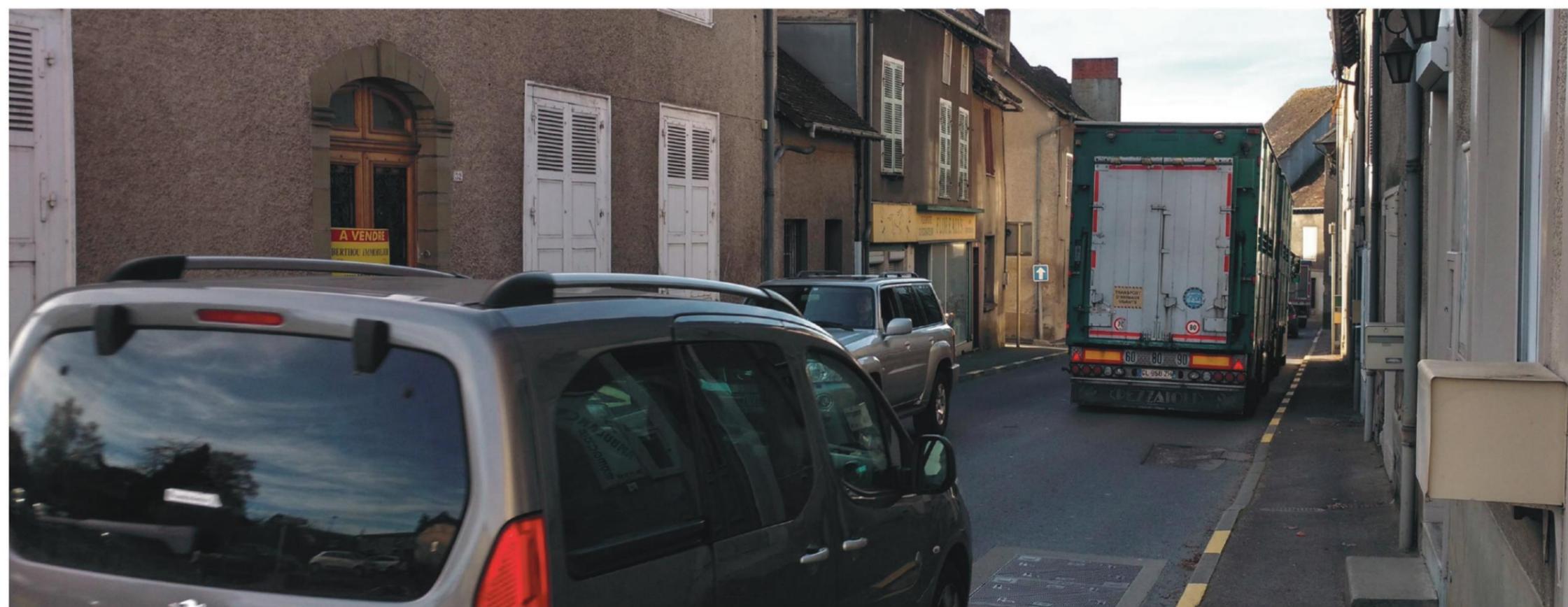


Commune de
Lubersac



DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

du 02 Septembre 2019 au 02 Octobre 2019



CONTOURNEMENT DE LUBERSAC


CORREZE
LE DÉPARTEMENT

Des femmes, des hommes, un projet en commun

SOMMAIRE

A. LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION.....	1	C.3.3. PAYSAGE.....	15
A.1 OBJET DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	2	C.3.4. MILIEU HUMAIN.....	16
A.2 CONTEXTE DE L'OPÉRATION	4	C.3.5. AGRICULTURE.....	17
A.3 OBJECTIFS DE L'OPÉRATION	4	C.3.6. ACOUSTIQUE	18
A.4 HISTORIQUE DU PROJET.....	4	C.4 SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	18
B. LA CONCERTATION PUBLIQUE	6	D. PRÉSENTATION DES VARIANTES	20
B.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	7	D.1 INTRODUCTION	21
B.2 LA PLACE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS DE RÉALISATION D'UNE OPÉRATION ROUTIÈRE.....	7	D.2 LES VARIANTES	21
B.3 MODALITÉS.....	8	D.3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VARIANTES.....	21
B.4 CALENDRIER PRÉVISIONNEL	8	E. ANALYSE DES VARIANTES	23
C. PRÉSENTATION DES ENJEUX	9	E.1 LA MÉTHODE DE COMPARAISON DES VARIANTES	24
C.1 LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE	10	E.2 L'ENVIRONNEMENT	24
C.2 LES DÉPLACEMENTS	10	MILIEU PHYSIQUE.....	25
C.2.1. LES DÉPLACEMENTS ET LE TRAFIC ACTUEL.....	10	MILIEU NATUREL	26
C.2.2. ANALYSE DES REPORTS POTENTIELS DE TRAFIC SUR LA DÉVIATION	12	PAYSAGE	27
C.2.3. ANALYSE DES REPORTS POTENTIELS DE TRAFIC À LONG TERME	12	MILIEU HUMAIN.....	28
C.3 ENVIRONNEMENT.....	12	E.3 FONCTIONNALITES.....	29
C.3.1. MILIEU PHYSIQUE	13	E.4. COÛTS D'INVESTISSEMENTS	30
C.3.2. MILIEU NATUREL.....	14	E.5. SYNTHÈSE	30
		LEXIQUE.....	31

A. LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION



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-Pompador
- Améliorer la qualité de vie des habitants, et plus particulièrement des riverains des RD901 et 902 dans l'agglomération de Lubersac.

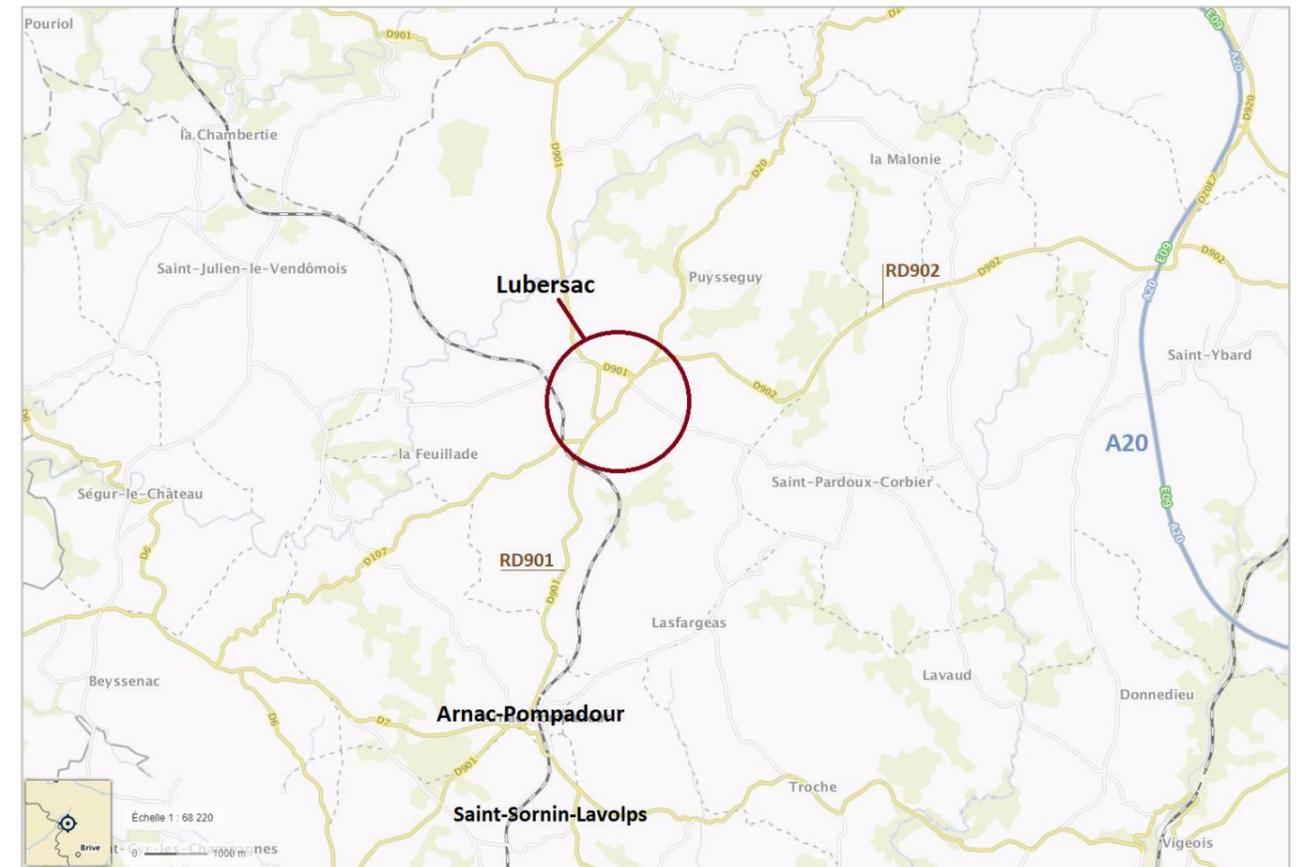
Situé à proximité de l'A20, (12,5 km de l'échangeur de Beausoleil et 19 km de l'échangeur d'Uzerche-Sud), le bourg de Lubersac est un carrefour important de l'Ouest du département dont les principales voies sont :

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

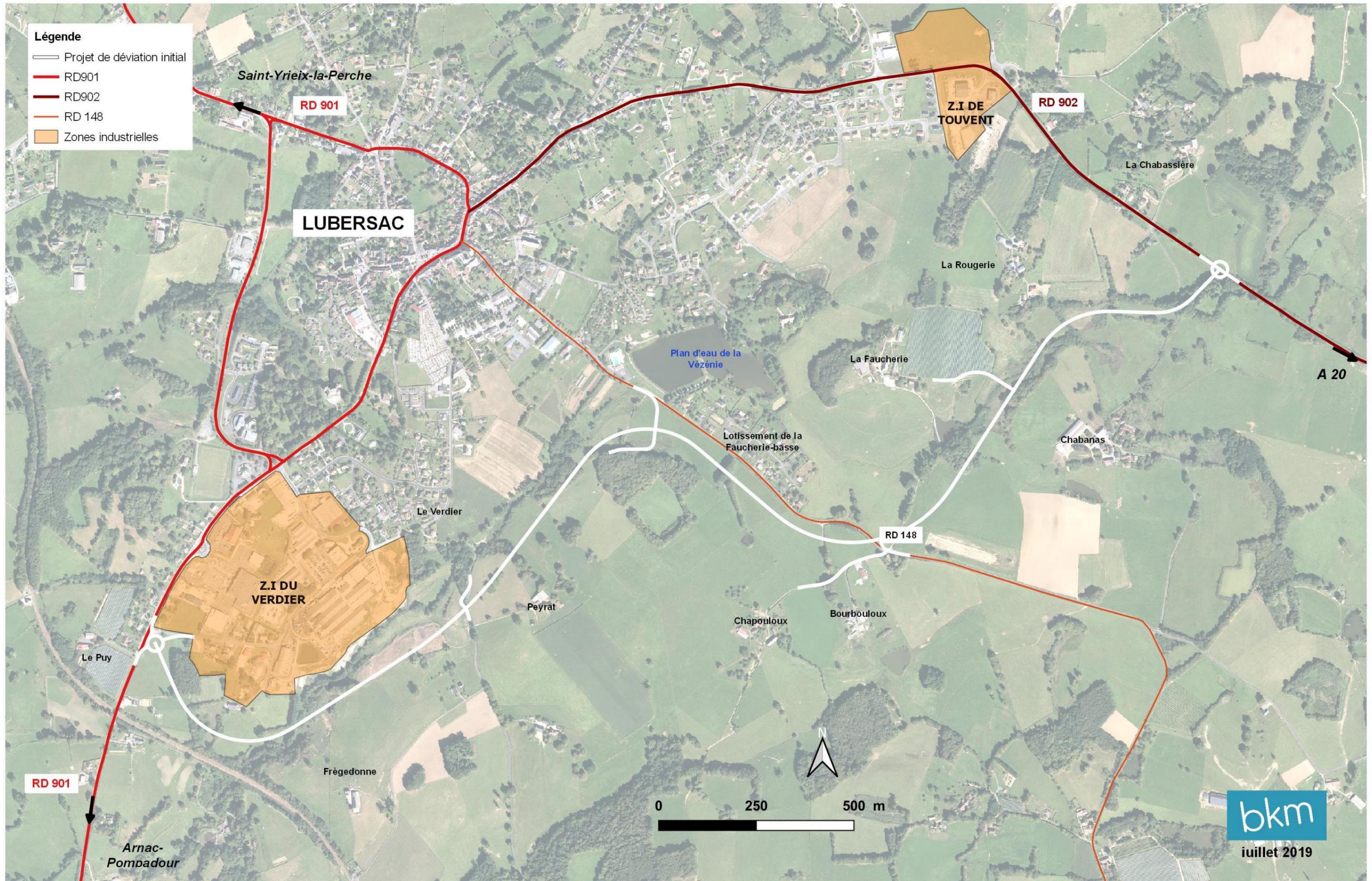
Ce sont des axes économiques importants qui desservent les zones industrielles de Lubersac, Arnac-Pompador, et Saint-Sornin-Lavolps et des espaces agricoles où se développent des activités d'élevage et de pomiculture.

Lors d'études précédentes, maintenant anciennes, un tracé général a été décidé. Une première concertation, qui a eu lieu en décembre 2017 a permis de retenir une variante de tracé passant au Sud de Lubersac, entre la zone industrielle du Verdier et la voie ferrée et contournant le bourg par l'Est pour se raccorder à la RD902 à l'Est de la Zone Industrielle de Touvent.

La présente concertation a pour objet de retenir un nouveau tracé permettant de définir plus précisément un tracé dans sa partie centrale.



TRACÉ RETENU A L'ISSUE DE LA CONCERTATION DE 2018



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'utilisateurs, 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, ce 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.

- 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.
- 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 début 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, recherche de tracés, 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, le dossier de concertation, et l'élaboration des dossiers réglementaires nécessaires (DUP, loi sur l'eau...).

Une première concertation s'est tenue du 11 décembre 2017 au 11 janvier 2018 dans le but d'informer le public sur la reprise du projet, et de recueillir ses avis et observations sur le parti d'aménagement proposé.

A l'issue de cette procédure le choix s'est porté sur un tracé passant au Sud de Lubersac, entre la zone industrielle du Verdier et la voie ferrée et contournant le bourg par l'Est pour se raccorder à la RD902 à l'Est de la ZI de Touvent. A la suite, les premières études techniques de détail sur la base de ce tracé ont été lancées.

Le Conseil Départemental souhaite aujourd'hui procéder à une nouvelle concertation afin de proposer au public plusieurs options de tracés au droit du franchissement de la RD148 afin de considérer les différentes contraintes liées :

- Au lotissement de la Faucherie-Basse,
- A l'exploitation agricole du Champ de Peyrat ;
- Aux enjeux environnementaux.

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 cette concertation.

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



B. LA CONCERTATION PUBLIQUE



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 :

- **Informer** 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 :

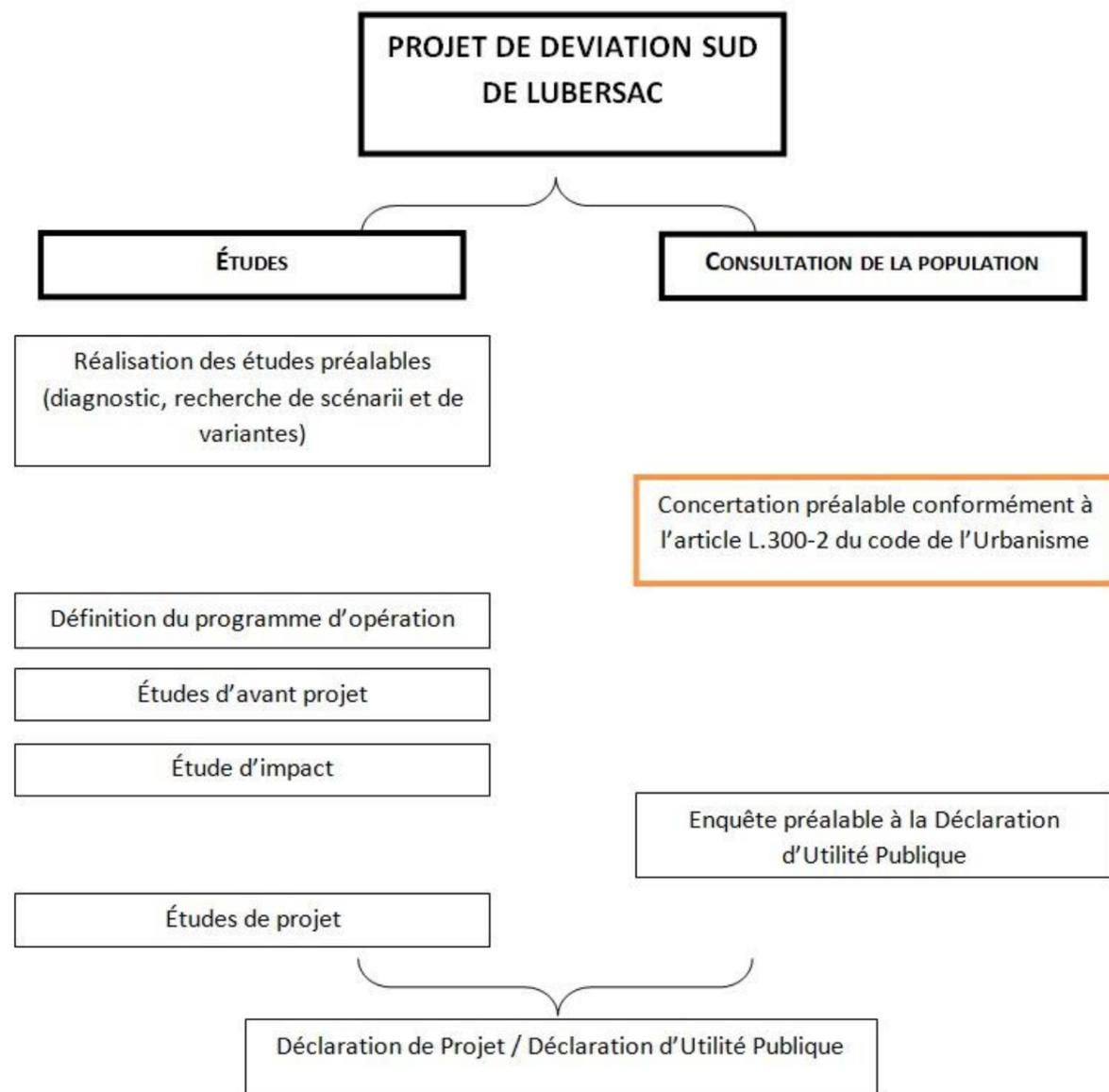
- Les études préalables qui ont pour but d'explicitier les principales caractéristiques du projet. Elles comprennent le diagnostic du territoire, la recherche de scénarii d'aménagement (aménagement sur place ou voie nouvelle par exemple) et de variantes ;
- La définition du programme de l'opération qui 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 2 septembre et le 3 octobre 2019, 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

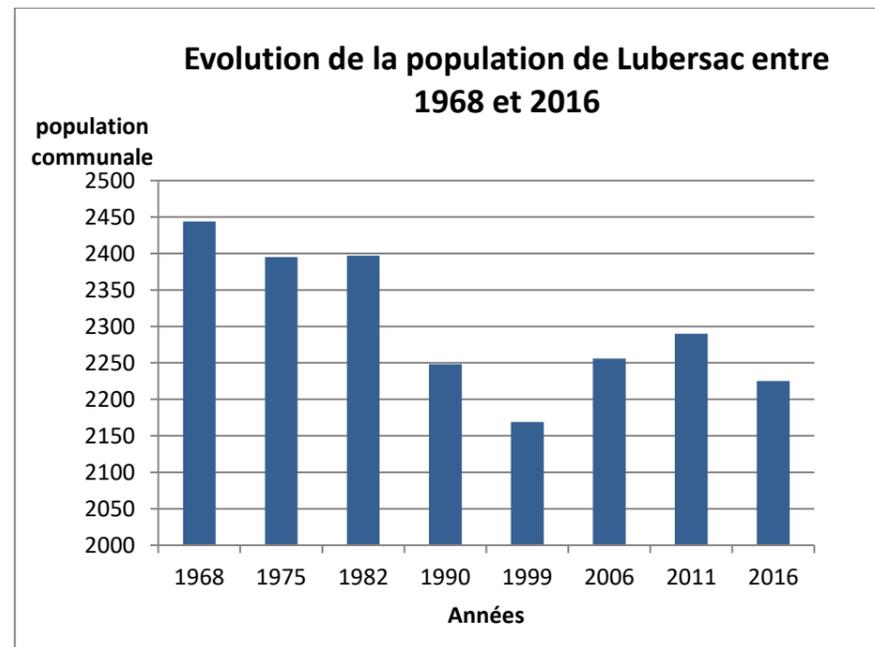


C. PRÉSENTATION DES ENJEUX



C.1 LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La commune de Lubersac compte, au dernier recensement, 2 225 habitants (Insee, RP 2016). Depuis 1968 la population de la commune a diminué d'environ -9% soit 219 habitants. Depuis le début des années 2000, la population de la commune tend à augmenter, excepté le dernier recensement de 2016.



Evolution de la Population de Lubersac entre 1968 et 2016

(Source : Insee, Recensements de la population)

La commune de Lubersac supporte une importante activité agricole essentiellement tournée vers l'élevage de bovins pour la viande, mais aussi la cultures de céréales et la production 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 à vendredi) enregistrés sur une semaine complète au mois d'Octobre 2017.

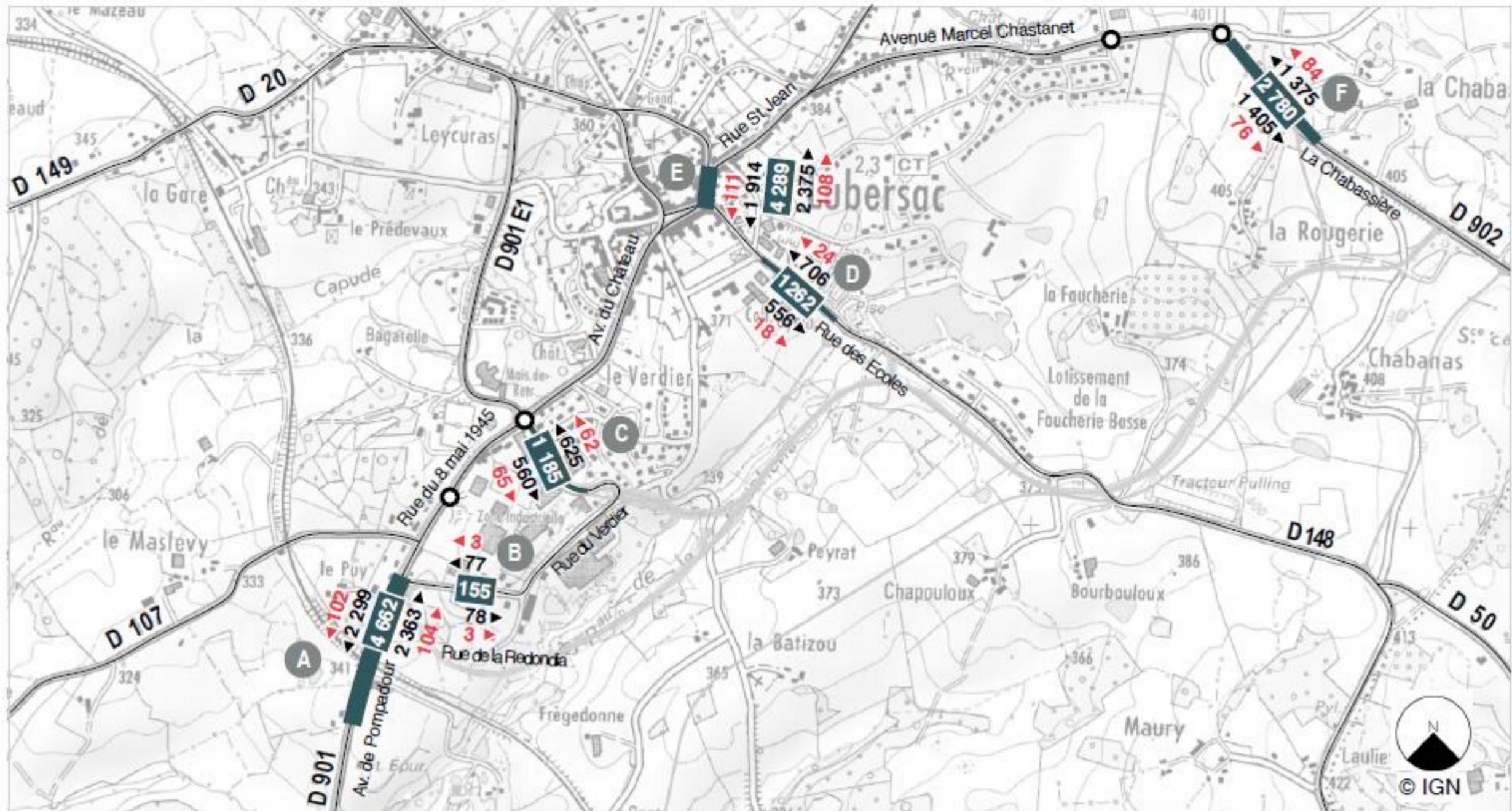
La RD901 (route d'Arnac-Pompadour) recueille le plus de trafic journalier avec 4 662 véhicules par jour, puis, de manière approchante le cœur de ville et la partie sud de la rue Saint-Jean. Sur le même axe routier, la RD902 gère des trafics sensiblement moins importants, avec seulement 2 780 véhicules/jour.

Sur les voies perpendiculaires à l'axe RD901-012, les trafics sont faibles à très faibles. Notamment la rue des Ecoles (RD148) ne recueille que 1 262 veh/jour.

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).

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 2041 (20 ans après la mise en service). 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 ;
- 2030-2041 : 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 (2041) sur la déviation Sud de Lubersac sont les suivants :

Valeur de trafic (TMJO) sur la déviation Sud	2 sens		2 sens
	VL	PL	TV
2017 (trafic affecté sur la déviation – section 1)	1 106	94	1 200
2017 (trafic affecté sur la déviation – section 2)	827	89	916
2030 (trafic déviation – section 1) (13 ans x 0,84%)	1 227	104	1 331
2030 (trafic déviation – section 2) (13 ans x 0,84%)	917	99	1 016
2041 (trafic déviation – section 1) (11 ans x 0,20%)	1 254	107	1 360
2041 (trafic déviation – section 2) (11 ans x 0,20%)	937	101	1 038

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%.

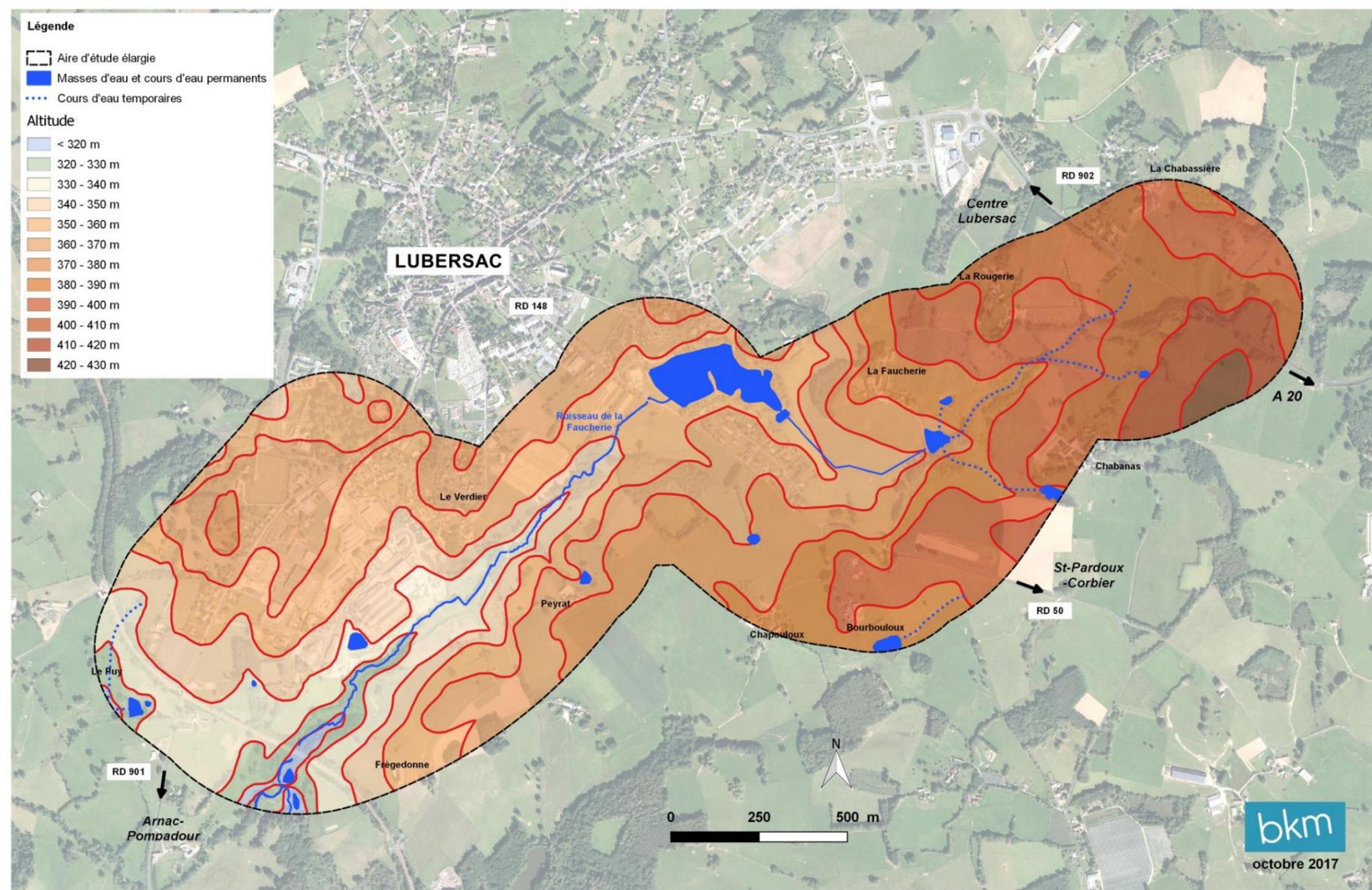
La zone d'étude est située au sein de la masse d'eau souterraine du « socle du bassin Isle-Dronne » de bon état quantitatif et chimique.

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.

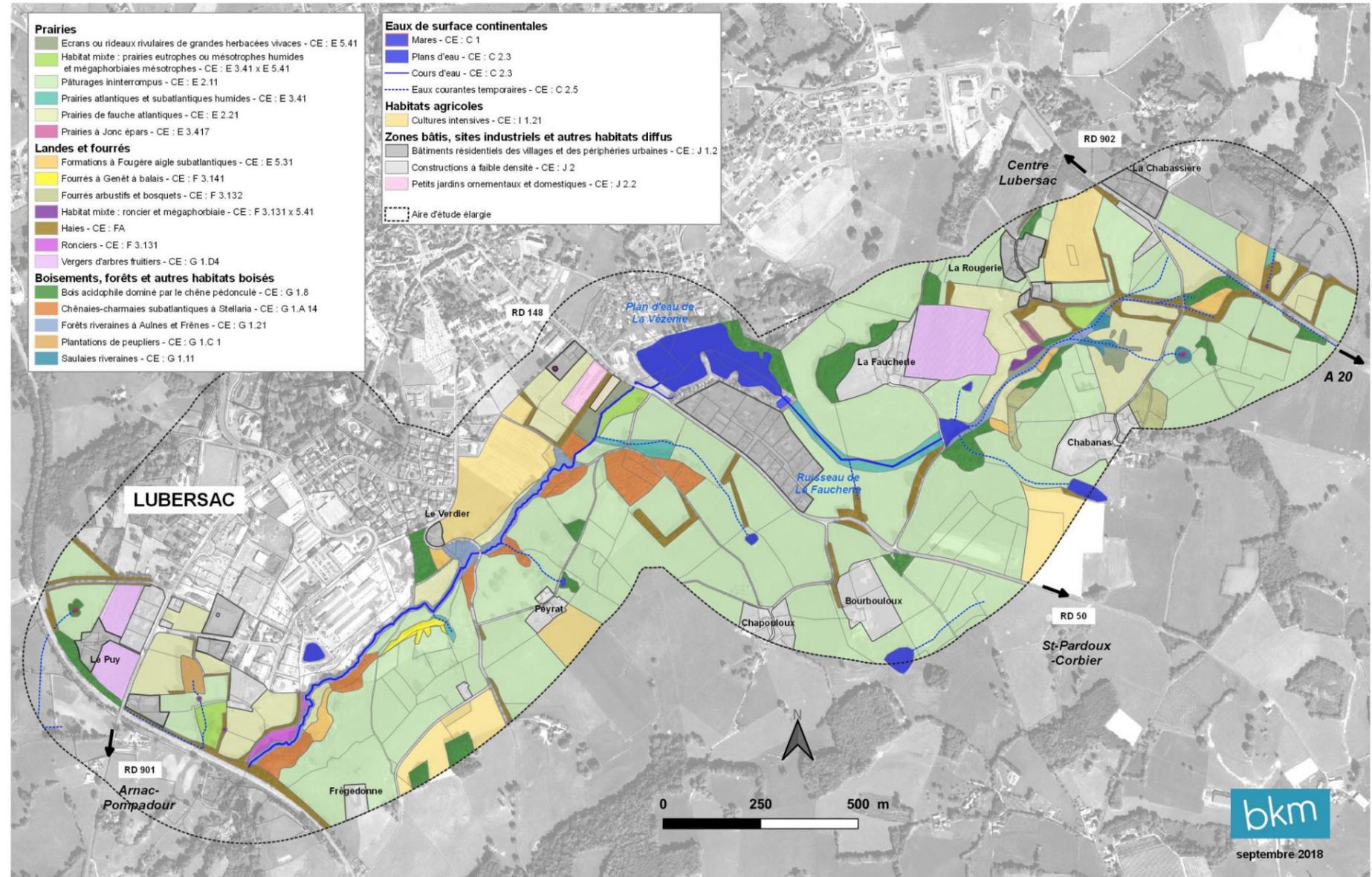
Le milieu naturel autour de Lubersac est majoritairement composé par des espaces semi-bocagers, support de l'activité de l'élevage, constitués de prairies mésophiles* ceinturées de haies et parsemées de petits bosquets.

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. On y trouve 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.

Les prospections écologiques réalisées en 2018 ont révélé la présence de plusieurs enjeux élevés dans l'aire d'étude : les habitats humides dans le vallon, la Loutre d'Europe lié au ruisseau, le petit crapaud Sonneur à ventre jaune dans les fossés des prairies humides, le papillon Damier de la Succise dans des prairies de fauche bordées de haies et boisements.

HABITATS NATURELS ET SEMI-NATURELS



* Voir lexique en annexe

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).

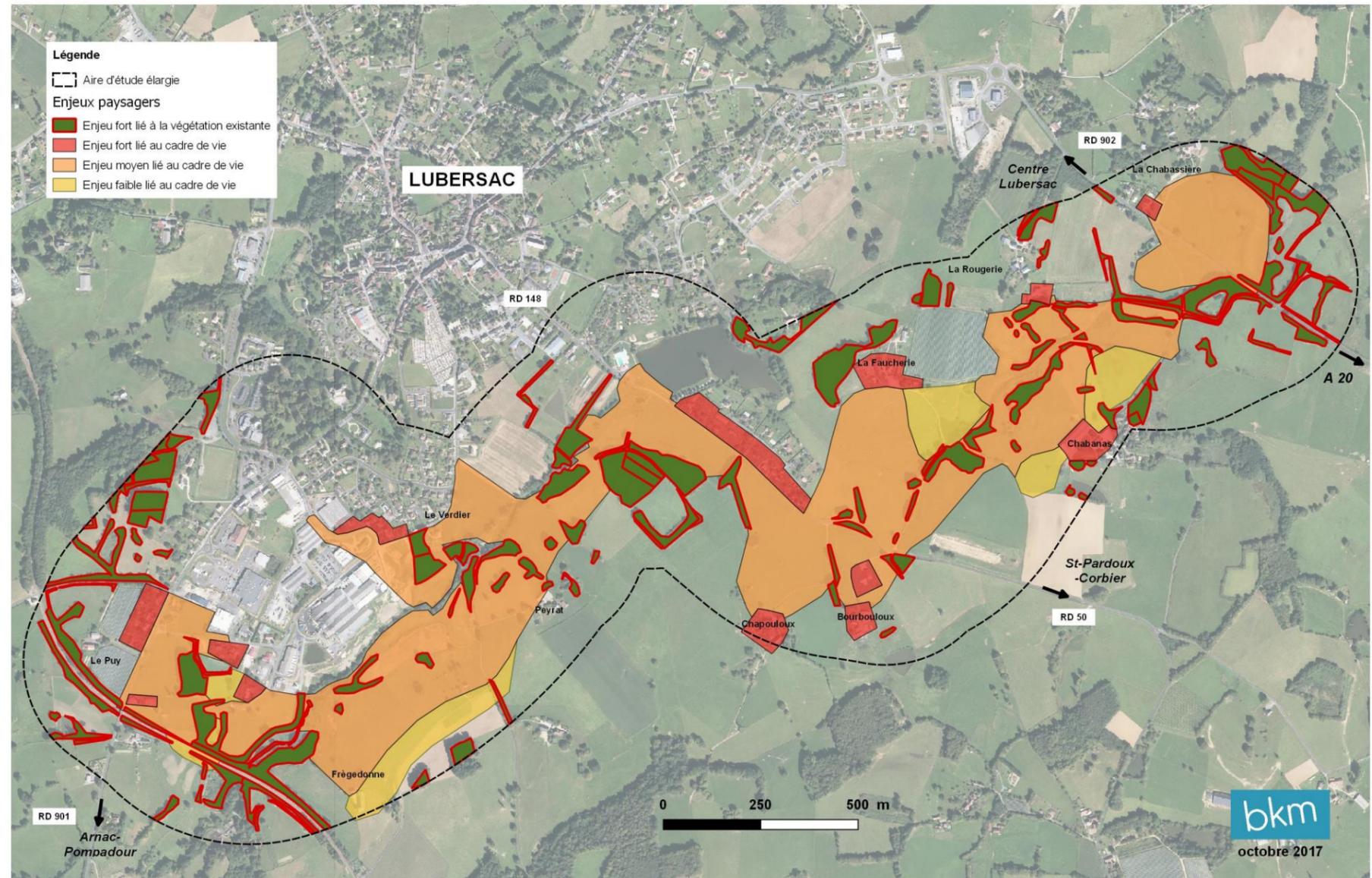
La confrontation d'un ouvrage linéaire avec le relief chahuté et marqué du vallon est également un enjeu, avec notamment le traitement des déblais ou remblais, parfois importants, générés par la future déviation.

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 Valeyrie (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 Vézénie, 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



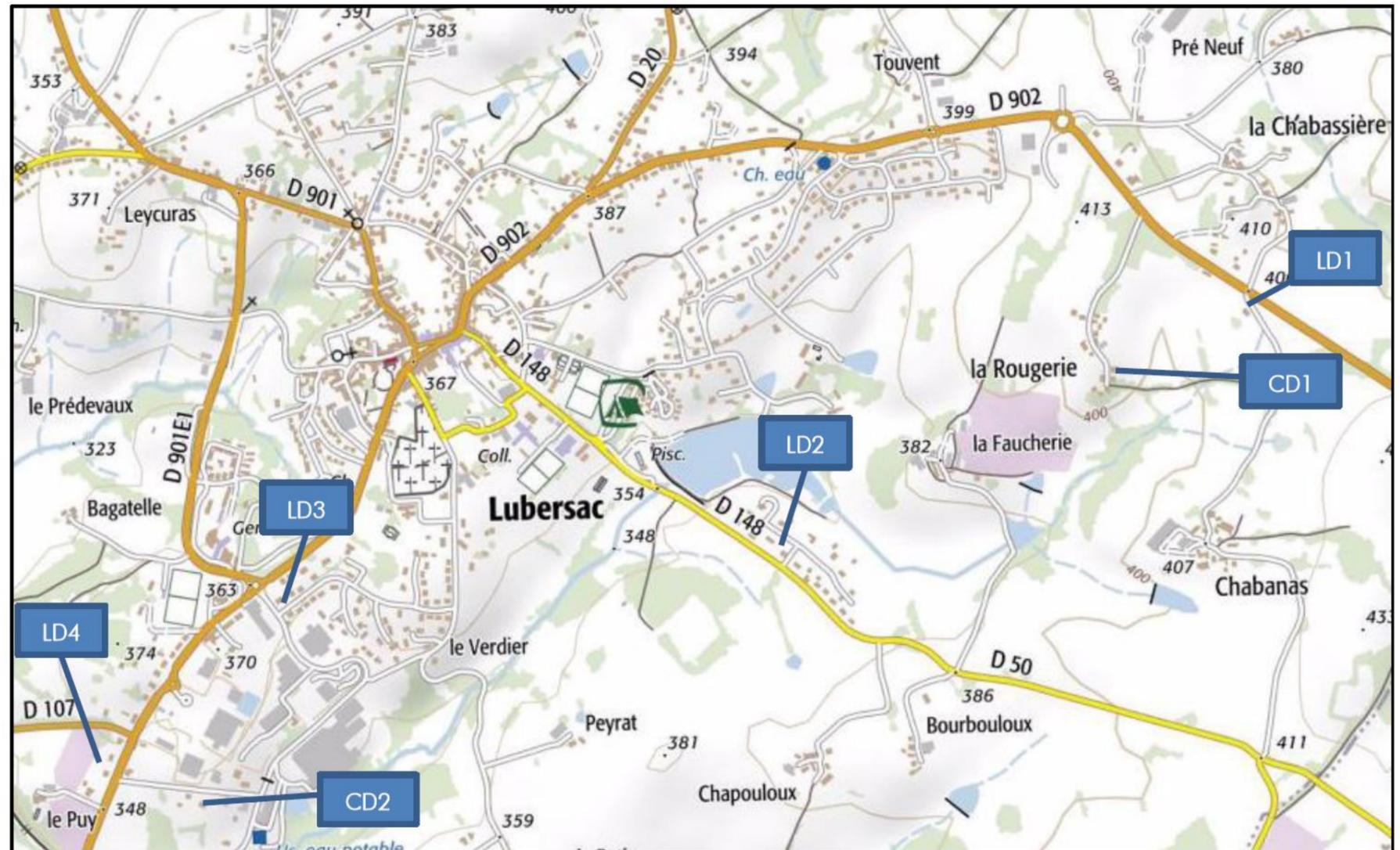
C.3.6. ACOUSTIQUE

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	<ul style="list-style-type: none"> - La préservation des masses d'eau souterraines et superficielles
MILIEUX NATURELS	<ul style="list-style-type: none"> - La préservation des habitats naturels et des espèces patrimoniales - La prise en compte des zones humides - Le maintien des continuités écologiques
PAYSAGE	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - La préservation des espaces agricoles - L'évitement du morcellement des exploitations agricoles

D. PRÉSENTATION DES VARIANTES



D.1 INTRODUCTION

L'itinéraire actuel n'est pas adapté à la circulation qu'il supporte du fait de la traversée du centre-bourg 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 du fait de la présence de nombreux véhicules lents et encombrants (poids lourds, engins agricoles).

L'opération a donc pour but de créer une nouvelle voie de contournement de Lubersac qui permettra de :

- réduire le trafic de transit à l'intérieur du centre-ville et améliorer le cadre de vie des habitants,
- diminuer et fiabiliser les temps de parcours sur l'axe RD901-RD902.

D.2 LES VARIANTES

Trois variantes d'aménagement sont proposées à la concertation.

Par rapport au tracé initial issu de la première concertation, elles ont été ajustées côtés Est et Ouest afin de prendre en compte différents enjeux techniques et environnementaux :

- côté Est, près du giratoire de la RD902, le tracé a été déplacé vers le sud afin d'éviter deux traversées du ruisseau de la Faucherie la traversée d'une parcelle de prairie à enjeu écologique (présence du papillon Damier de la Succise) ; plus loin, près de la RD148, le tracé vers l'ouest pour réduire l'importance des déblais.
- Côté Ouest, le tracé a été déplacé vers le nord afin de réduire les effets sur l'exploitation agricole de Monsieur Besse.

Elles ont en commun de contourner par le sud la zone industrielle du Verdier, puis de s'inscrire en rive gauche du ruisseau de la Faucherie. Elles traversent ensuite la RD148 près du lieu-dit Bourbouloux et passent enfin entre la Faucherie et Chabanas avant de rejoindre la RD902. Elles comportent chacune deux carrefours giratoires de raccordement à la RD901, à l'ouest, et à la RD902, à l'est.

Les trois variantes qui font l'objet de la présente concertation diffèrent selon les solutions de raccordement à la RD148, au centre de l'aire d'étude

Variante 1 (V1) : Cette première solution propose un raccordement à la RD148 positionné au droit du plan d'eau de la Vézénie par un giratoire ; elle longe ensuite la RD jusqu'à la traverser au niveau du lieu-dit Bourbouloux.

Variante 2 (V2) : Cette solution s'écarte assez rapidement du ruisseau de la Faucherie et de son vallon et traverse des espaces agricoles sur le plateau près de Peyrat jusqu'à la traversée de la RD148 sensiblement au même endroit que la variante V1. Le raccordement à la RD se fait par une voie nouvelle d'environ 300 m de long. Les échanges avec la déviation sont réalisés par l'intermédiaire d'un carrefour plan avec tourne-à-gauche.

Variante 3 (V3) : Cette variante reprend le même tracé global que la variante 2. Les échanges avec la RD148 se font grâce à un giratoire positionné au niveau de la traversée de la RD à Bourbouloux.

D.3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VARIANTES

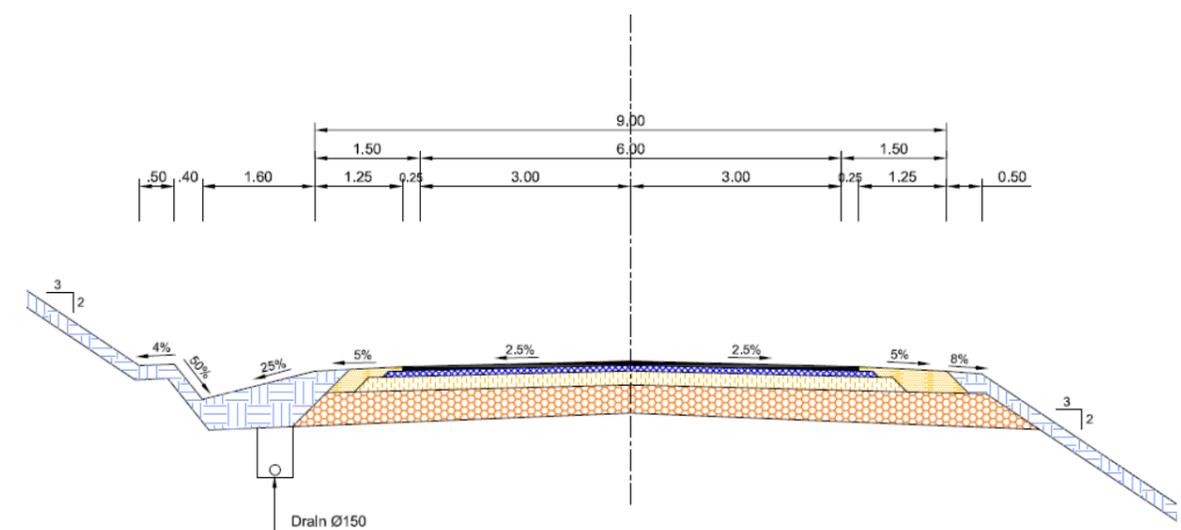
Caractéristiques des tracés :

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'Équipement – Direction des routes), Août 1994 pour le type de route : R60 – 2 voies en relief vallonné.

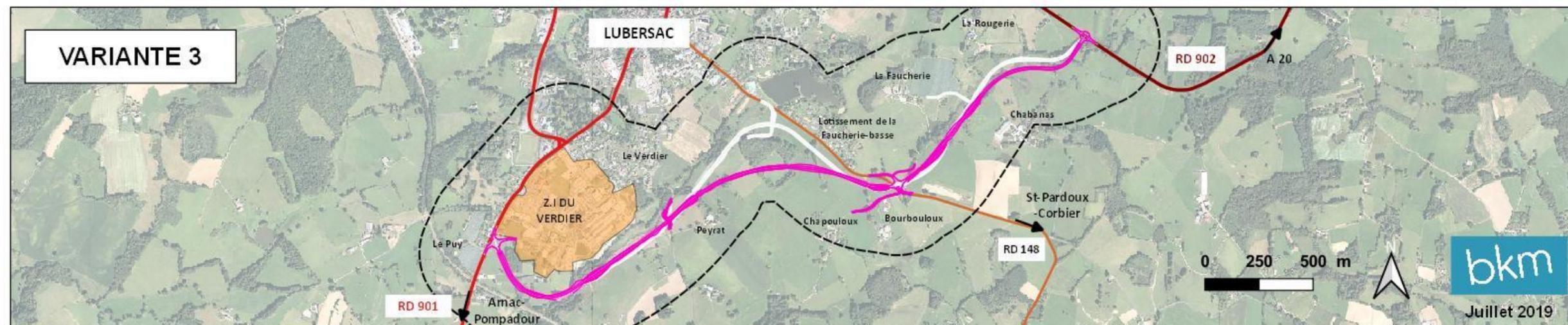
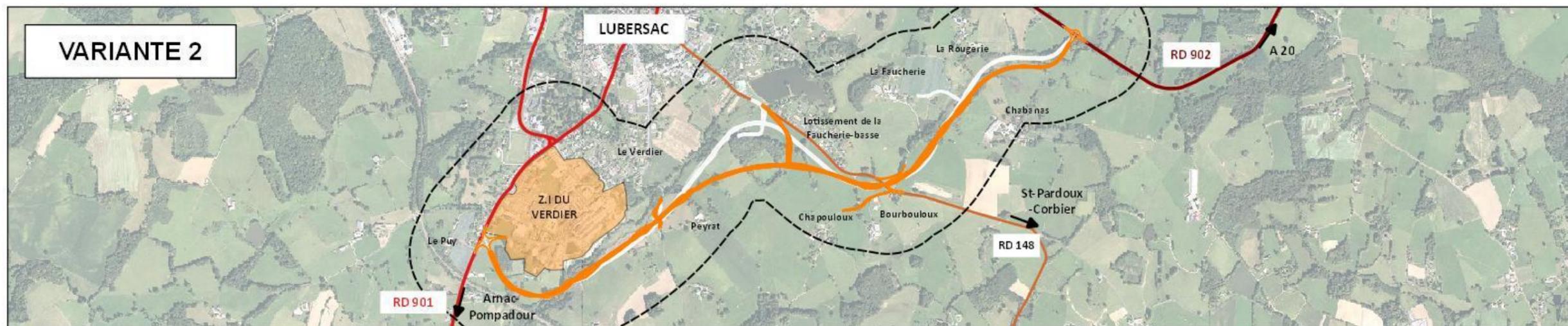
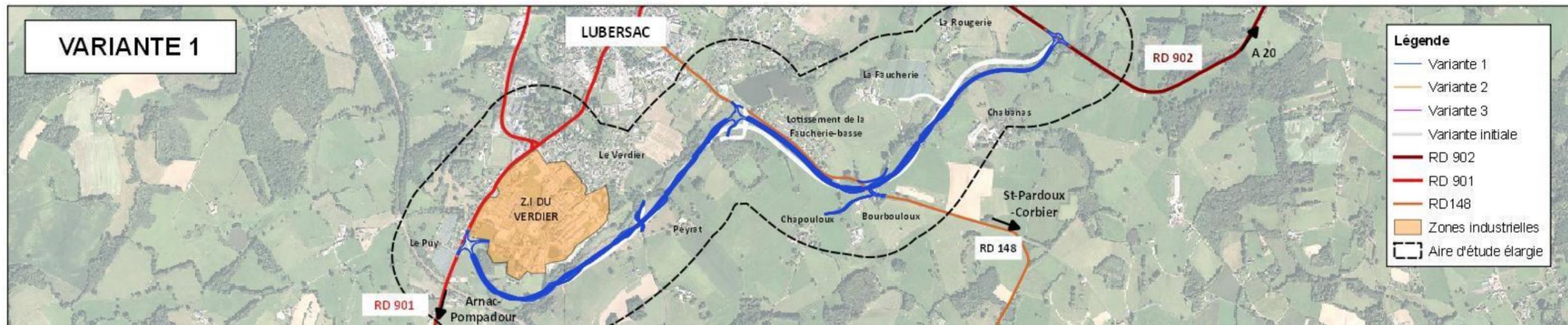
Les caractéristiques principales des variantes sont présentées ci-dessous :

	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
LONGUEUR	3 610 m	3 360 m	3 350 m
RAYON MINIMAL EN PLAN	120m	120m	120 m
PENTE MAXIMALE	7 %	7 %	7 %

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.



PROPOSITIONS DE TRACÉ POUR LA DÉVIATION



E. ANALYSE DES VARIANTES



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'environnement (milieu physique, naturel, humain, paysage),
- La fonctionnalité (temps de parcours, sécurité routière, positionnement du point d'échange),
- Le coût.

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 L'ENVIRONNEMENT

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

Le tracé de la déviation tangente le ruisseau de la Faucherie en tête de bassin versant, qui implique un risque de rescindement du cours d'eau.

La route reste proche du cours d'eau sur un linéaire notable, de qui augmente le risque de pollution du ruisseau qui alimente le plan d'eau de loisirs de la Vézénie. Ces impacts sont cependant bien maîtrisés grâce à la mise en place d'ouvrages de collecte et de traitement des eaux de la chaussée.

VARIANTE 1

La première variante reste proche sur un linéaire important du ruisseau de la Faucherie, traverse un de ses affluents et ses zones humides.

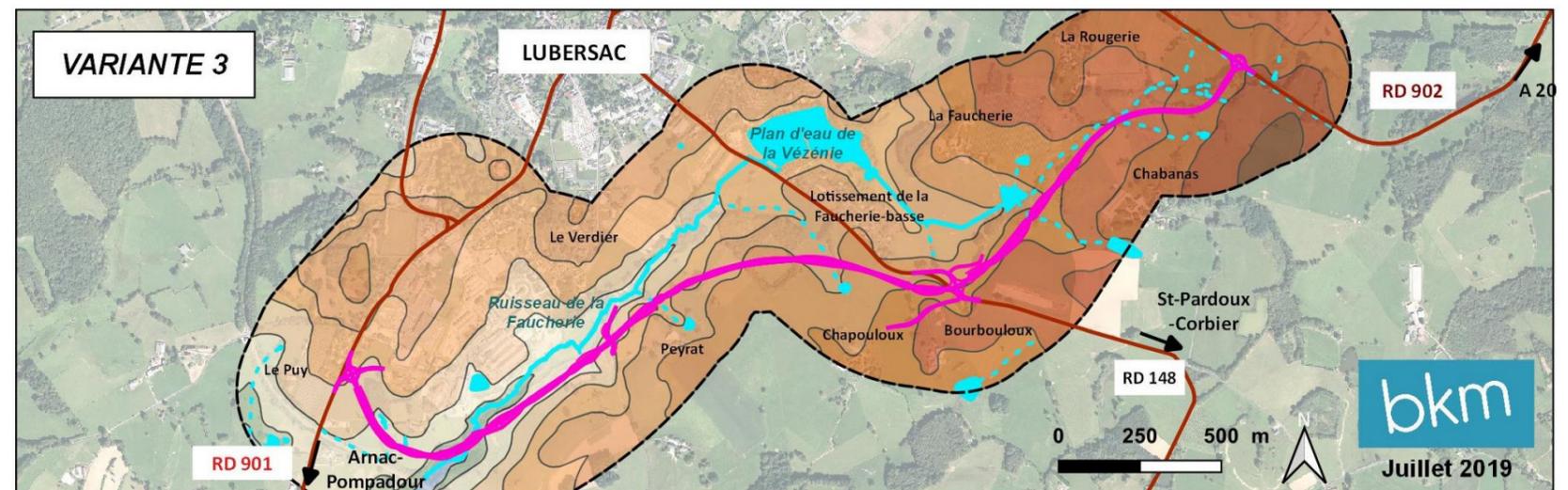
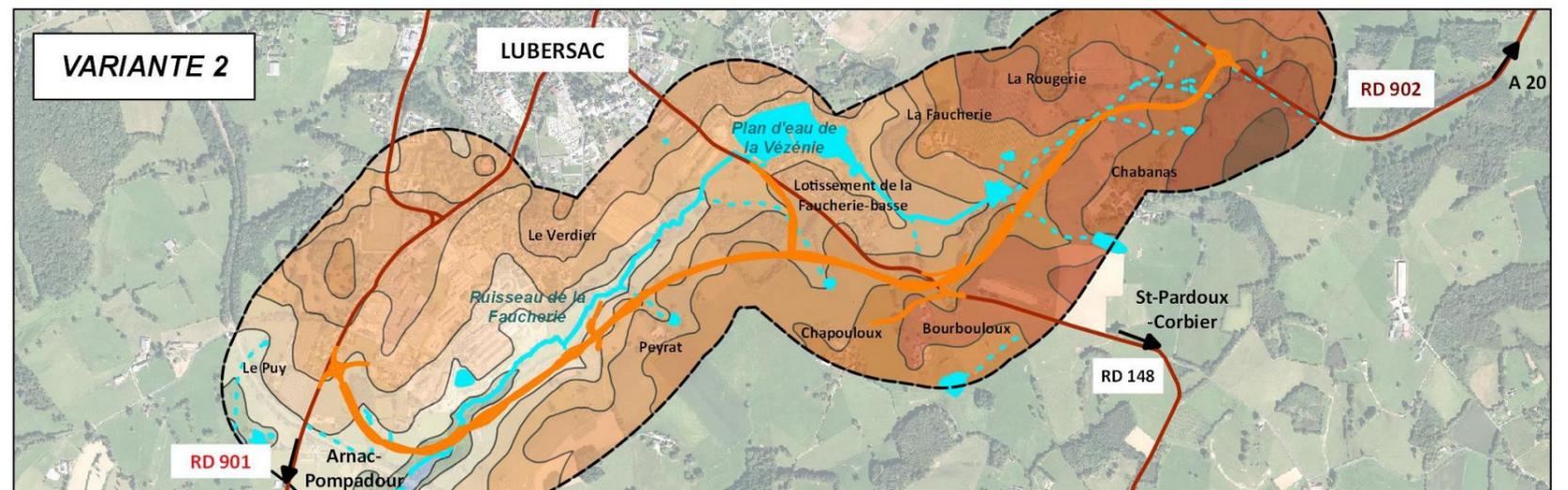
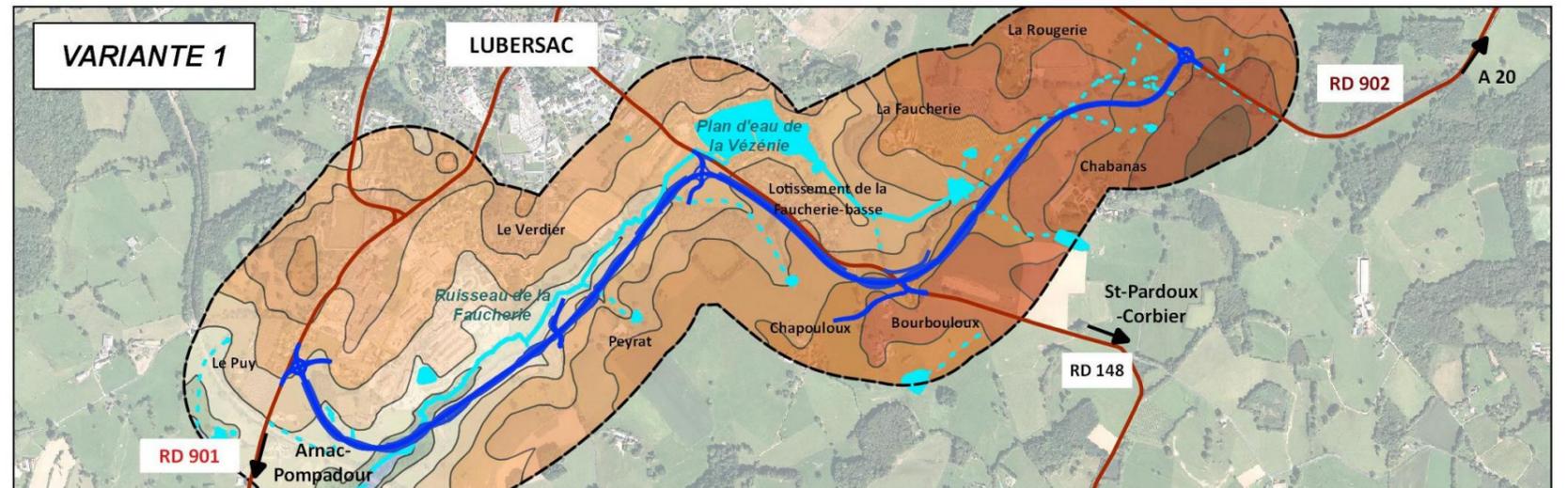
VARIANTE 2

La deuxième variante s'écarte plus rapidement du ruisseau et de sa vallée. La voie de raccordement affecte cependant la partie amont du petit affluent et sa zone humide.

VARIANTE 3

Comme la variante 2, la troisième variante s'écarte plus rapidement du ruisseau et de sa vallée. Du fait de l'absence de voie de raccordement elle ne fait que traverser l'amont du petit affluent, sur un faible linéaire.

La variante 3 apparaît la plus favorable, suivie de V2, puis de V1.



Légende		
Altitude		Variante étudiées
< 320 m	350 - 360 m	— Variante 1
320 - 330 m	360 - 370 m	— Variante 2
330 - 340 m	370 - 380 m	— Variante 3
340 - 350 m	380 - 390 m	— Aire d'étude élargie
	390 - 400 m	
	400 - 410 m	
	410 - 420 m	
	420 - 430 m	
	Masses d'eau et cours d'eau permanents	
	Cours d'eau temporaire	

MILIEU NATUREL
TRACÉ COMMUN

Le projet de déviation traverse ou est proche de zones humides liées au ruisseau de la Faucherie, de la RD902 jusqu'à hauteur de Chabanas.

Il traverse également des zones de prairies bocagères d'enjeu plus faible.

VARIANTE 1

La première variante traverse une zone humide liée à un affluent de la Faucherie, habitat d'une espèce à enjeu très fort, le Sonneur à ventre jaune.

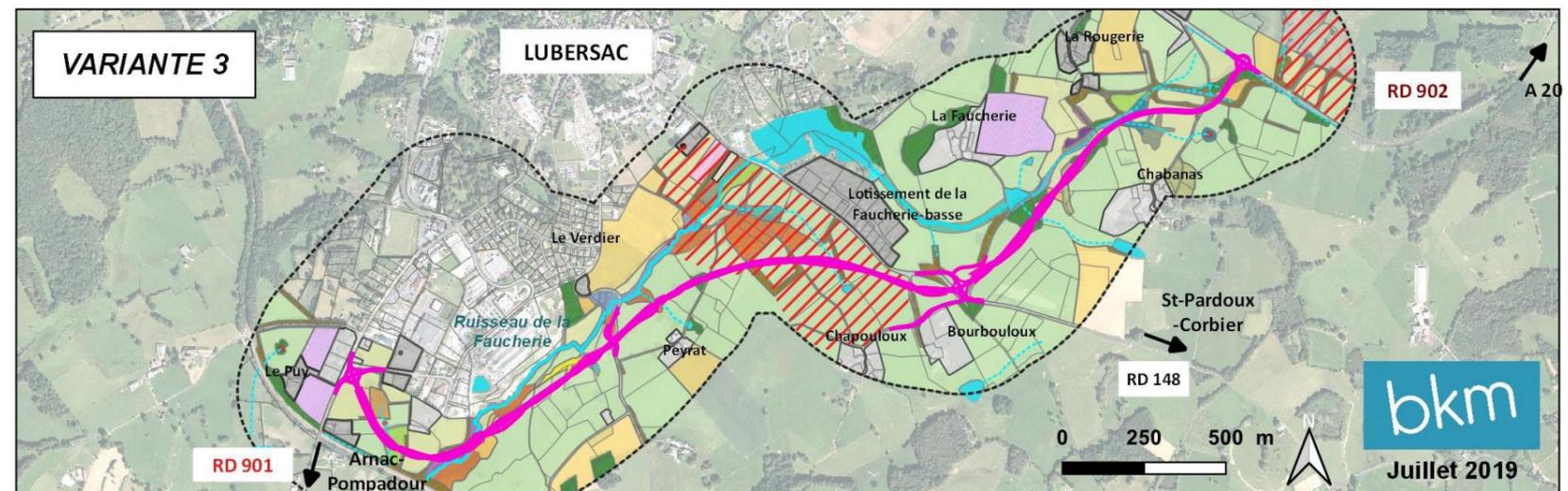
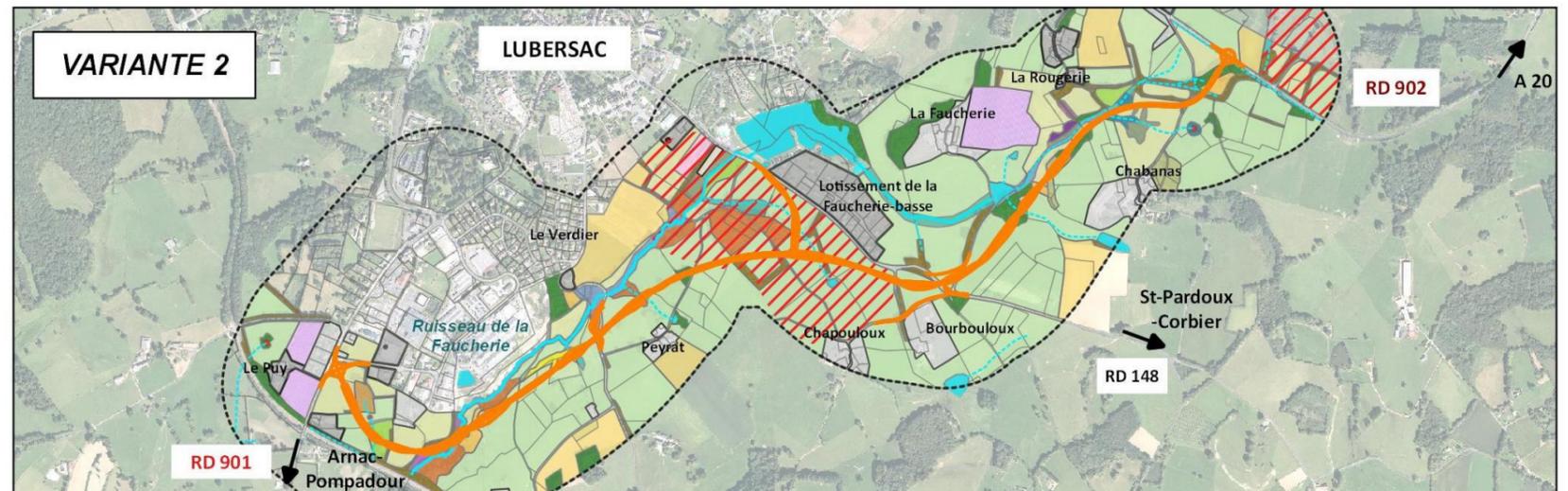
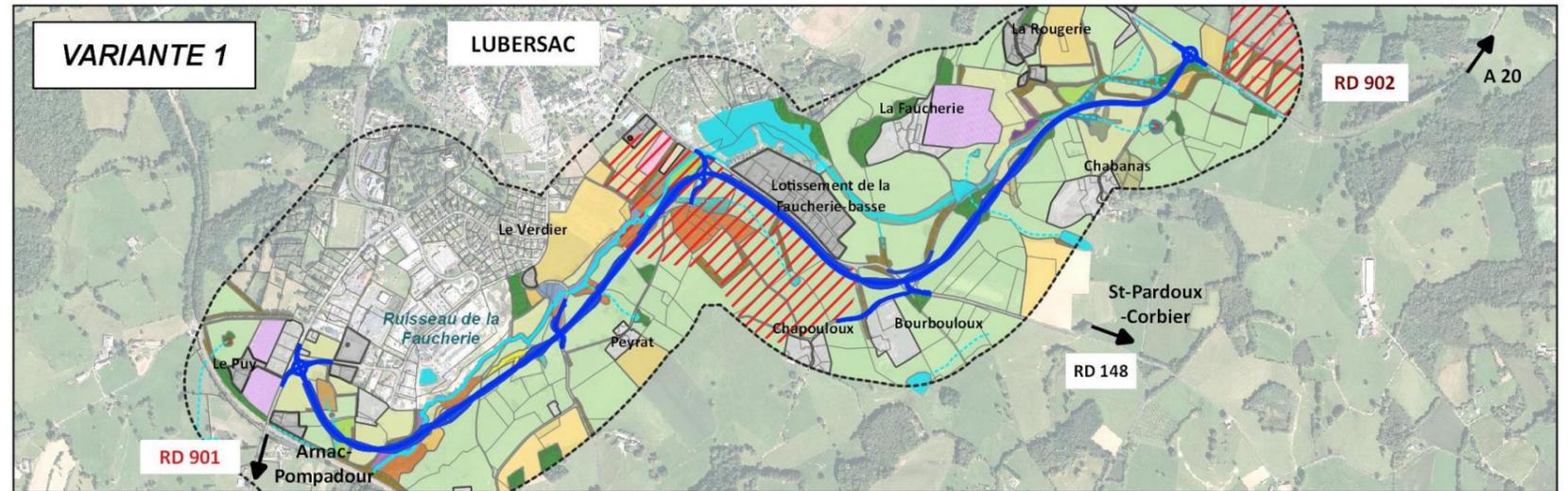
VARIANTE 2

La variante 2 évite la plus grande partie de cette zone humide mais la voie de raccordement à la RD148 la traverse.

VARIANTE 3

Comme V2, la variante V3 évite la plus grande partie de la zone humide. Grâce à l'absence de voie de raccordement, elle n'affecte que sur un faible linéaire l'habitat du Sonneur à ventre jaune.

La variante 3 apparaît la plus favorable, suivie de V2, puis de V1.



Légende	
Prairies	Boisements
■ Ecrans ou rideaux rivulaires de grandes herbacées vivaces	■ Bois acidophile dominé par le chêne pédonculé
■ Habitat mixte : prairies eutrophes ou mésotrophes humides et mégaphorbiales mésotrophes	■ Chênaies-charmaies subatlantiques à Stellaria
■ Pâturages ininterrompus	■ Forêts riveraines à Aulnes et Frênes
■ Prairies à Jonc épars	■ Plantations de peupliers
■ Prairies atlantiques et subatlantiques humides	■ Saulaies riveraines
■ Prairies de fauche atlantiques	Eaux de surfaces
Cultures	■ Mares
■ Cultures intensives	■ Plans d'eau
Landes et fourrés	■ Cours d'eau
■ Formations à Fougère aigle subatlantiques	■ Eaux courantes temporaires
■ Fourrés à Genêt à balais	Secteurs urbanisés
■ Fourrés arbustifs et bosquets	■ Bâtiments résidentiels des villages et des périphéries urbaines
■ Habitat mixte : roncier et mégaphorbiale	■ Constructions à faible densité
■ Haies	■ Petits jardins ornementaux et domestiques
■ Ronciers	■ Habitat du Sonneur à ventre jeune
■ Vergers d'arbres fruitiers	Variante étudiée
	■ Variante 1
	■ Variante 2
	■ Variante 3
	■ Aire d'étude élargie

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.

L'impact sur le relief sera fort entre le hameau de Chabanas et le plan d'eau de la Vézénie, le tracé coupant des formes de relief. Une intervisibilité se dégagera avec les habitations (Chabanas, Faucherie, Chapouloux).

VARIANTE 1

La variante 1 générera des impacts visuels sur le lotissement de la Faucherie Basse ainsi que des effets sur l'unité paysagère du vallon de la Faucherie entre le giratoire de la RD148 et le Verdier.

VARIANTE 2

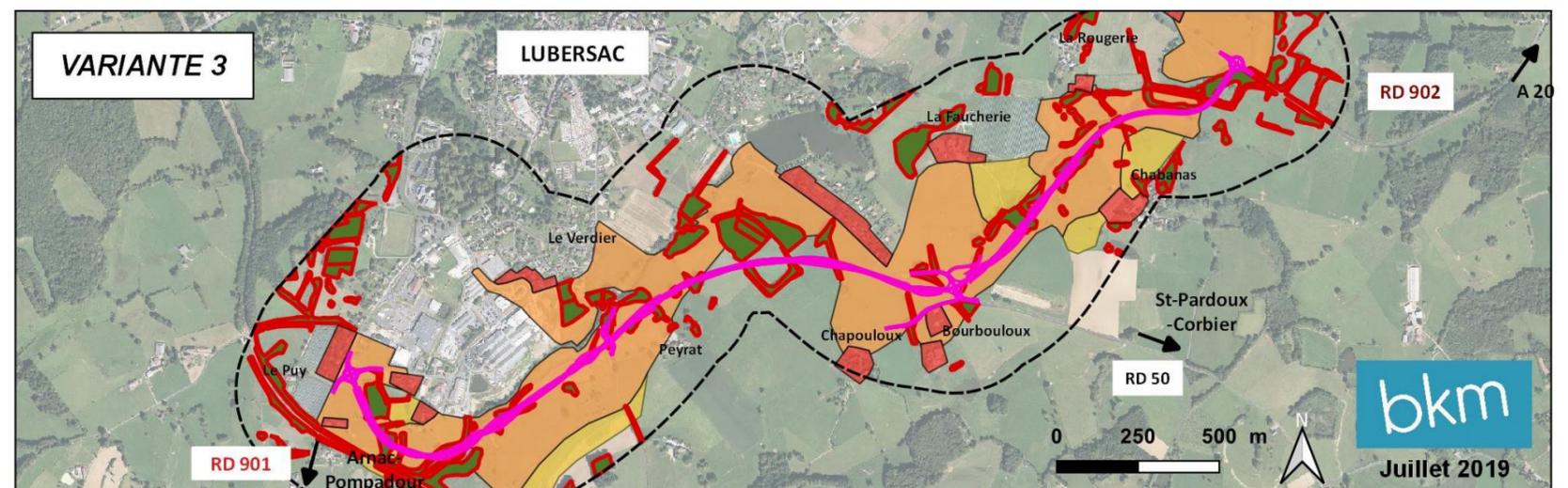
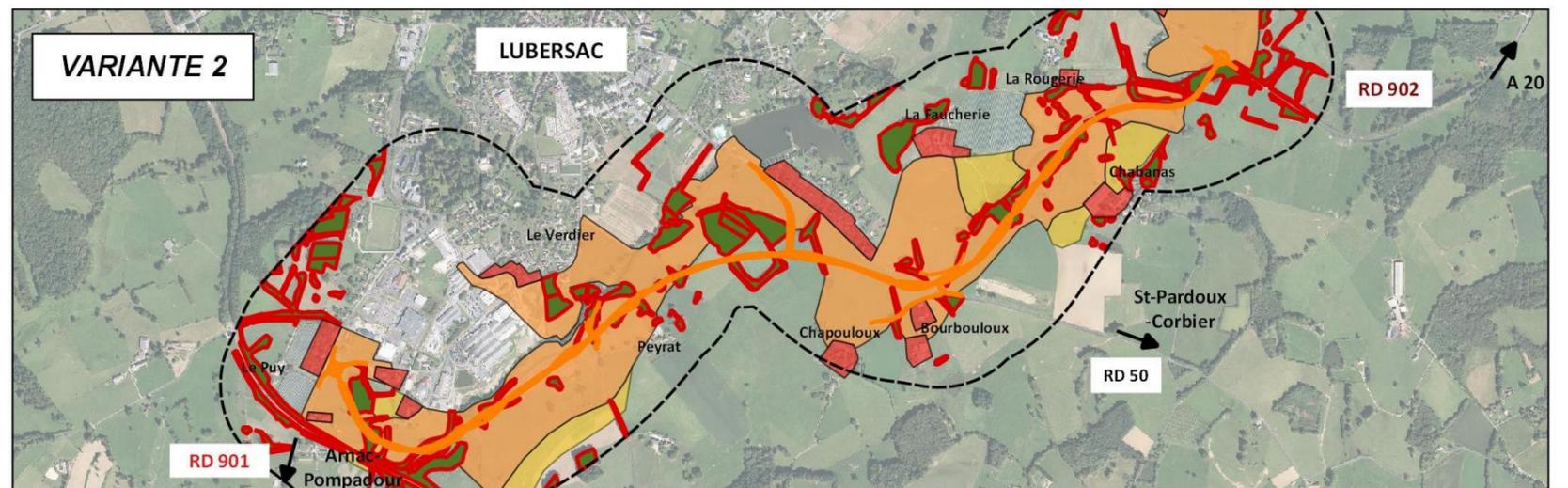
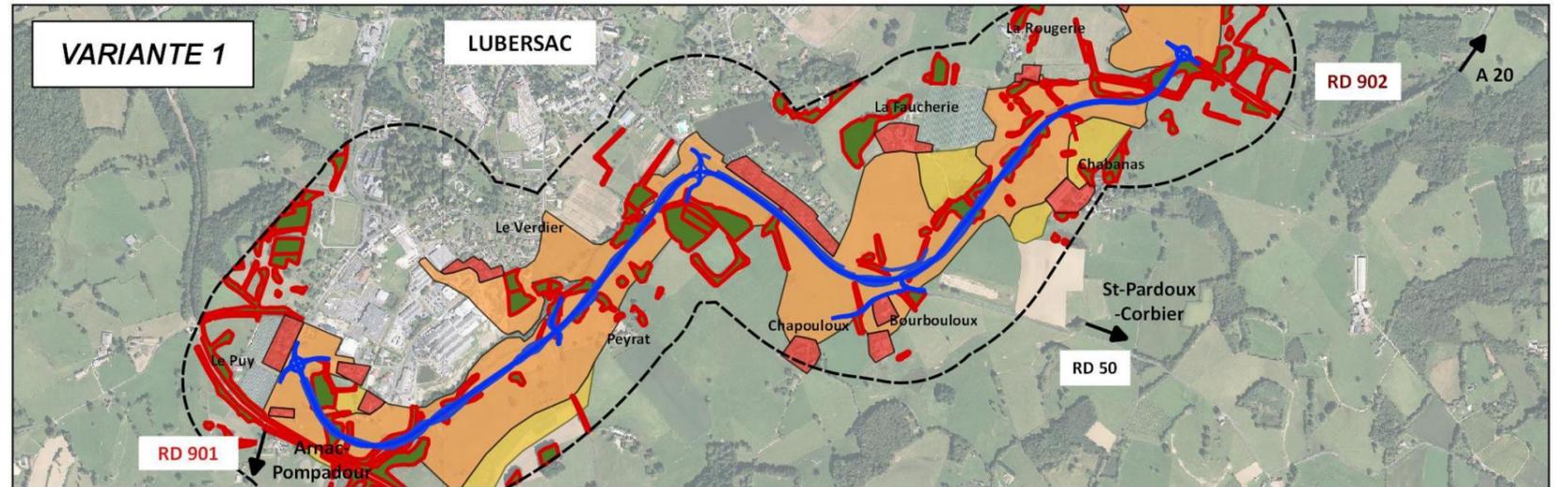
Elle induira moins d'impacts visuels sur les habitations riveraines de la RD148 mais présentera plus d'effets sur le relief, entre les secteurs de Chapouloux et Peyrat. Ils seront accentués par la création de la voie de raccordement.

VARIANTE 3

Cette variante présente des effets assez similaires à V2 mais sans ceux dus à la voie de raccordement.

La variante 3 apparait légèrement la moins pénalisante que les variantes 1 et 2.

Légende	
Enjeux paysagers	Variante étudiée
Enjeu fort lié à la végétation existante	Variante 1
Enjeu fort lié au cadre de vie	Variante 2
Enjeu moyen lié au cadre de vie	Variante 3
Enjeu faible lié au cadre de vie	Aire d'étude élargie



MILIEU HUMAIN
TRACÉ COMMUN

La déviation aura avant tout un effet bénéfique sur le cadre de vie et la sécurité des habitants du centre-ville et sur la desserte des ZI du Verdier et de Touvent.

Les niveaux de trafic futurs sont suffisamment faibles et la voie nouvelle est suffisamment éloignée des habitations riveraines pour que celles-ci ne subissent pas de nuisances sonores à terme (20 ans après la mise en service).

Des effets d'emprise et de coupure sur les exploitations agricoles sont néanmoins attendus. Ces effets sont tout de même minimisés par le fait que le tracé passe en limite des exploitations.

VARIANTE 1

La variante 1 est proche des habitations du lotissement de la Faucherie Basse. Néanmoins les niveaux de bruit restent inférieurs aux seuils règlementaires. Cette variante impacte peu les exploitations agricoles car elle passe en limite de celles-ci.

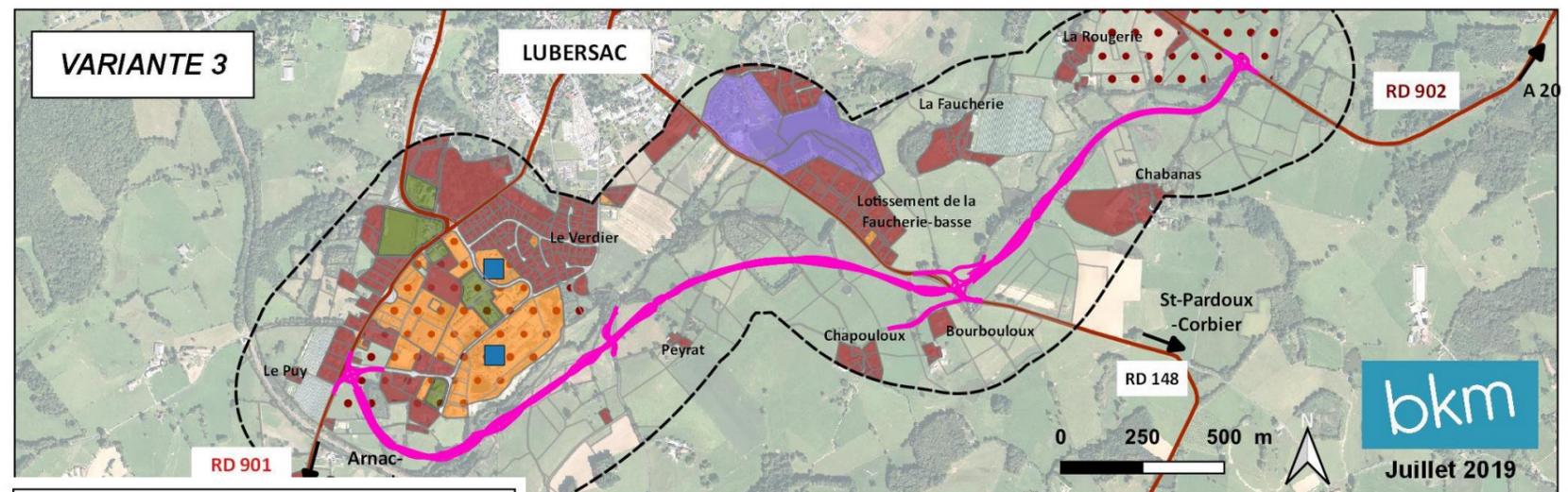
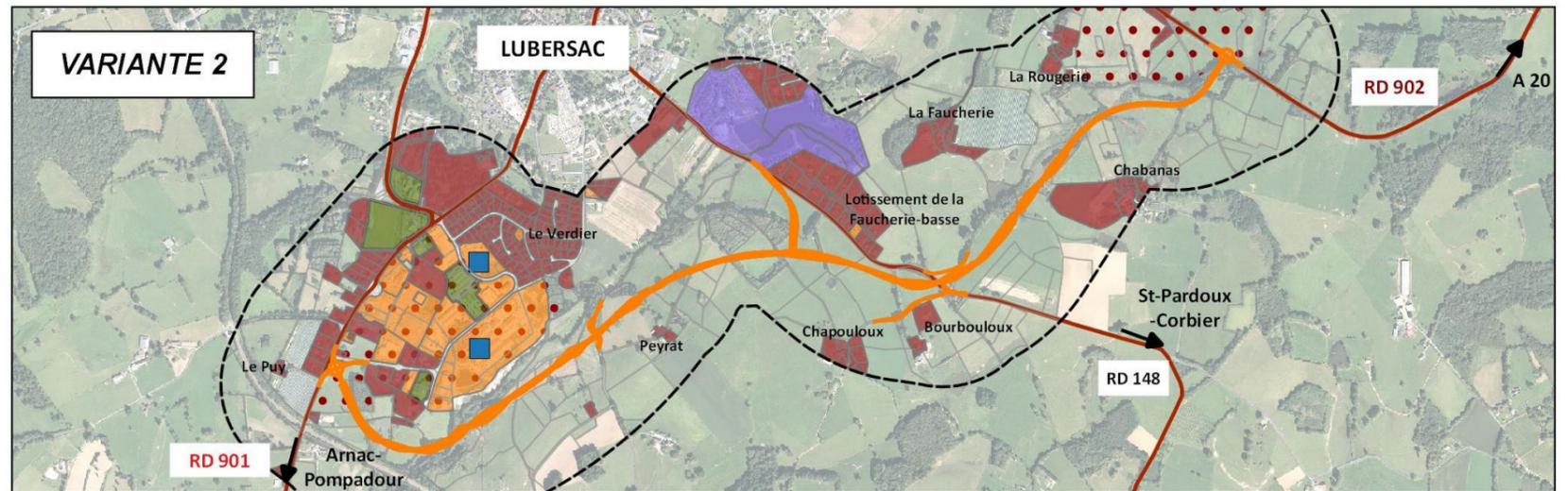
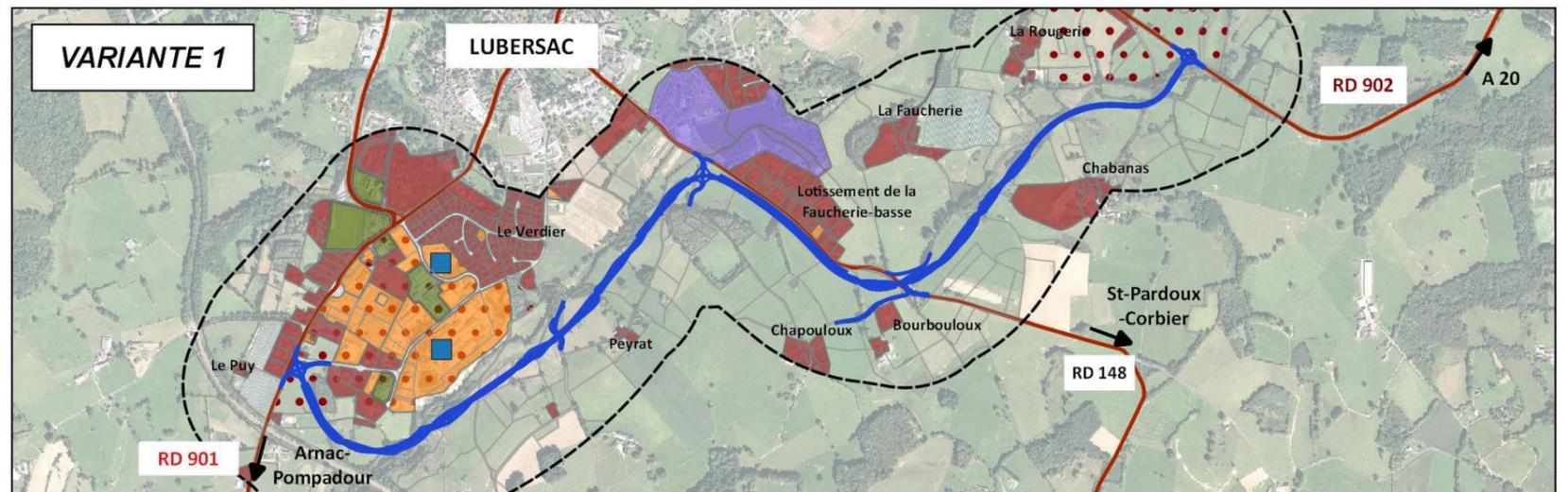
VARIANTE 2

La variante 2 s'écarte des habitations riveraines de la RD148 mais présente l'inconvénient de provoquer un effet d'emprise et de coupure sur une exploitation agricole. Néanmoins, celui-ci sera atténué par la création d'un passage inférieur agricole.

VARIANTE 3

Comme V2, V3 s'écarte des habitations du lotissement de la Faucherie Basse. Cependant, contrairement aux variantes V1 et V2, les habitants du lotissement continueront à supporter devant chez eux le trafic de la RD148. Cette variante provoquera, comme la variante V2, un effet d'emprise et de coupure sur une exploitation agricole, réduit par la création d'un passage inférieur agricole.

V2 apparait comme la variante préférentielle pour les habitations du lotissement de la Faucherie Basse. V2 et V3 seront plus dommageables pour une exploitation agricole.



Légende	
 Zone urbanisée	Variante étudiée
 Zone à urbaniser (activité)	 Variante 1
 Zone d'activité	 Variante 2
 Zone d'activité touristique	 Variante 3
 Équipement	 Aire d'étude élargie
 ICPE	

bkm
Juillet 2019

E.3 FONCTIONNALITES

POSITIONNEMENT DU POINT D'ÉCHANGE AVEC LA RD148

VARIANTE 1

Le giratoire engendre des entrées sorties délicates sur la RD148 avec un carrefour s'inscrivant de manière rapprochée du giratoire. En outre un raccordement avec la déviation est nécessaire pour desservir le hameau de la Faucherie.

VARIANTE 2

Le barreau de liaison avec la RD148 est plus allongé avec un raccordement positionné à l'ouest du lotissement. Un raccordement avec la déviation est toujours nécessaire pour desservir le hameau de la Faucherie.

VARIANTE 3

Cette variante propose une connexion directe avec la RD148 par un giratoire positionné à l'Est du lotissement de la Faucherie Basse. Un raccordement spécifique n'est plus nécessaire pour le raccordement du hameau de la Faucherie.

SECURITE ROUTIERE

VARIANTE 1

Le barreau de liaison entre la déviation et la RD148 est très court, ce qui concentre davantage les mouvements tournants.

VARIANTE 2

Le barreau de liaison entre la déviation et la RD148 est plus long, ne créant pas de zone de conflit entre les deux carrefours créés. Néanmoins, ces deux carrefours restent moins confortables pour les insertions des usagers sur les axes principaux qu'un giratoire.

VARIANTE 3

La connexion entre la déviation et la RD148 est confortable et sécurisée grâce à la création du giratoire (plus de tourne-à-gauche à effectuer).

TEMPS DE PARCOURS

VARIANTE 1

Les temps de parcours sont relativement bons avec une déviation proche de la RD148. Le basculement d'un axe à l'autre est ainsi rapide.

VARIANTE 2

Les temps de parcours sont un peu moins bons du fait de la voie de raccordement et du tourne-à-gauche.

VARIANTE 3

Les temps de parcours sont les meilleurs puisque les points de connexion sont situés directement sur les voies de distribution périphérique. Il n'existe pas de barreau de liaison avec un tracé parfois pénalisant. Des itinéraires directs et rapides sont ainsi proposés.

E.4. COÛTS D'INVESTISSEMENTS

VARIANTE 1

LIBELLÉ DU POSTE	ESTIMATION (€ TTC)
Dégagement des emprises	6 710 000
Études et contrôles	300 000
Acquisitions foncières	320 000
TOTAL GÉNÉRAL	7 330 000

VARIANTE 2

LIBELLÉ DU POSTE	ESTIMATION (€ TTC)
Dégagement des emprises	6 630 000
Études et contrôles	300 000
Acquisitions foncières	310 000
TOTAL GENERAL	7 240 000

VARIANTE 3

LIBELLÉ DU POSTE	ESTIMATION (€ TTC)
Dégagement des emprises	6 580 000
Études et contrôles	300 000
Acquisitions foncières	310 000
TOTAL GENERAL	7 190 000

Pour rappel, le coût du tracé issu de la première concertation était estimé à 6 400 000 €TTC.

Les écarts de prix avec les estimations ci-dessus s'expliquent par :

- l'ajout d'ouvrages : giratoire de raccordement sur la RD148 dans le cas des variantes 1 et 3, tourne à gauche sur la déviation au droit de la voie de raccordement à la RD148 dans le cas de la variante 2, ouvrage d'art sous remblai au lieu-dit Champ de Peyrat dans le cas des variantes 2 et 3.
- une actualisation des prix unitaires.

E.5. SYNTHÈSE

CRITÈRES DE COMPARAISON	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
Milieu physique			
Milieu naturel			
Agriculture			
Cadre de vie			
Paysage			
Dispositifs d'échanges			
Sécurité routière			
Temps de parcours			
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.

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.