



RD347 - Créneaux de dépassement sur les communes de Verrue et de St-Jean-de-Sauves et compensation sur la commune de Coussay

Dossier d'enquête publique unique préalable à :

- La déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement
- L'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet
- L'autorisation environnementale unique

Pièces A, B et C – NOTE DE PRESENTATION, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES et PLAN GENERAL DES TRAVAUX

SOMIVAL

PARTENAIRE DES TERRITOIRES



68, rue des Coufiaux 63 000 CLERMONT-FERRAND – 09 54 81 47 87 - <https://somival-ingenierie.fr/>

Août 2020 / 33090 / version 8
prenant en compte les remarques des services de l'Etat

Sud-Ouest Environnement
Ingénierie - Conseil



28 bis rue du Cdt Chatinières - 82100 Castelsarrasin – Tel : 05.63.04.43.81 <http://www.soe-conseil.com/>

Ce dossier a été réalisé par  assisté d'   pour les aspects liés à la faune et la flore.

Contact: Vianney LEPINE : vianney.lepine@somival.fr ; 06 74 78 48 01

Fiche de validation interne

Affaire : RD347 - Projet de créneaux de dépassement sur les communes de Verrue et de St Jean-de -Sauves				
Propriétaire du rapport	Conseil Départemental de la Vienne			
Commentaire				
Statut :	Rapport provisoire	<input type="checkbox"/>		
	Rapport définitif	<input type="checkbox"/>		
Numéro d'affaire :	33090			
Intervenants SOMIVAL	Chef de projet	Chargé d'étude	Cartographe	
	V. LEPINE		Gilles Maurizot	
Nom du fichier :	200807-ABC v8			
Rédacteurs :			<small>Sud-Ouest Environnement Ingénierie - Conseil</small> 	
	Agence de Clermont-Ferrand 23 rue Jean Claret 63 000 Clermont-Ferrand Tel : 04 73 34 75 00		28 bis rue du Cdt Chatinières 82100 Castelsarrasin Tel : 05.63.04.43.81	
	Rédigé par		Vérifié par	
	Nom	Signature	Nom	Signature
V. LEPINE, chef de projet environnement				
Aurélien Costes (SOE), chargé de mission environnement (milieu naturel)				
Diffusion	Client	nom	S GRUSON C AUGER S MARIOTTO	X exemplaires
	Prestataires externes	nom(s)		

Historique

Indice	Date	Observations	Rédigé par	Vérifié par
V1	Décembre 2017	Première édition	V. LEPINE	
V2	Février 2018	Corrections et compléments à partir de l'AVP	V. LEPINE	
V3	Novembre 2018	Corrections suite relecture de Mme Gruson	V. LEPINE	
V4	Mars 2019	Corrections suite réunion du 6/02/19	V. LEPINE	
V5	Février 2020	Finalisation	V. LEPINE	
V6	Février 2020	Modifications mineures	S. MARIOTTO	
V7	juillet 2020	Prise en compte des remarques des services de l'Etat	V. LEPINE	
V8	Août 2020		V. LEPINE + CWO	



Composition du dossier d'enquête publique

PIECE 0 - NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE

PIECE A – NOTE DE PRESENTATION

PIECE B – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

PIECE C – PLAN GENERAL DES TRAVAUX

PIECE D – ETUDE D'IMPACT

PIECE E – DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

PIECE F – EVALUATION DES INCIDENCES SUR LA ZONE NATURA 2000

PIECE G – DEMANDE DE DEROGATION A LA DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES

PIECE H – DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE

Article R123-8

Modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 4

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme.

Le dossier comprend au moins :

1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique, le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité environnementale mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1 et à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme ;

2° En l'absence d'évaluation environnementale le cas échéant, la décision prise après un d'examen au cas par cas par l'autorité environnementale ne soumettant pas le projet, plan ou programme à évaluation environnementale et, lorsqu'elle est requise, l'étude d'incidence environnementale mentionnée à l'article L. 181-8 et son résumé non technique, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ;

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme ;

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article L. 121-13. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance.

L'autorité administrative compétente disjoint du dossier soumis à l'enquête et aux consultations prévues ci-après les informations dont la divulgation est susceptible de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4 et au II de l'article L. 124-5.

Liste des abréviations et sigles utilisés

A.E.P.	Alimentation en Eau Potable
A.F.B.	Agence Française de Biodiversité
A.V.P.	AVant Projet
A.R.P.	Aménagement des Routes Principales
A.S.P.	Aménagement Sur Place
B.A.	Béton Armé
B.B.S.G.	Béton bitumineux Semi Grenu
B.V.	Bassin Versant
D.C.E.	Dossier de Consultation des Entreprises
D.D.T.	Direction Départementale du Territoire
D.R.E.A.L.	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
D.U.P.	Déclaration d'Utilité Publique
dB(A)	Décibels (A)
E.V.E.E.	Espèce Végétale Exotique à caractère Envahissant
G.N.T.	Grave Non Traitée
G.R.	Grande Randonnée (itinéraires de...)
I.C.P.E.	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
I.N.R.A.P	Institut National des Recherches Archéologiques Préventives
O.A.	Ouvrage d'Art
O.H.	Ouvrage Hydraulique
O.N.E.M.A.	Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
P.P.R.	Plan de Prévention des Risques
P.L.	Poids lourd
P.L.U.	Plan Local d'Urbanisme
P.R.	Point Repère
P.T.	Profil en travers
R.D.	Route Départementale
R.G.A.	Recensement Général de l'Agriculture
R.G.P.	Recensement Général de la Population
R.N.	Route Nationale
S.A.G.E.	Schéma d'aménagement et de Gestion des Eaux
S.A.U	Surface Agricole Utile
S.D.A.G.E.	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
S.E.T.R.A.	Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes

T.H.P.S.	Trafic Horaire de Pointe du Soir
T.M.J.A.	Trafic Moyen Journalier Annuel
T.N.	Terrain naturel
U.V.P.	Unité de Véhicule Particulier
V.C.	Voie Communale
V.L.	Véhicule Léger
V.R.	Vitesse de Référence
Z.A.E.	Zone d'Activités Economiques
Z.N.I.E.F.F	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
Z.P.S.	Zone de protection spéciale (directive Oiseaux)
Z.S.C.	Zone Spéciale de Conservation (directive Habitats)

Sommaire

PIECE A – NOTE DE PRESENTATION.....	8
1- PLAN DE SITUATION	9
2- COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE.....	10
3- OBJET DE L'OPERATION	10
3.1 LE CONSTAT SUR LA SECTION MIREBEAU LOUDUN	10
3.2 Le programme d'aménagement de la RD 347	11
3.3 OBJECTIFS SUR LA SECTION MIREBEAU LOUDUN	11
3.4 CHOIX A L'ISSUE DE L'ETUDE PRELIMINAIRE	11
3.5 L'AMENAGEMENT DU CRENEAU DE VERRUE.....	12
3.5.1 Les principaux enjeux.....	12
3.5.2 Trafic actuel et évolution attendue	14
3.5.3 Vitesses actuelles.....	16
3.5.4 Accidentologie.....	16
3.5.5 Engagements du Département.....	17
3.5.6 Solutions étudiées.....	18
3.6 MODALITES DE FINANCEMENT DES TRAVAUX ET DE L'EXPLOITATION	19
4- CONCERTATION PUBLIQUE ET AVIS EMIS SUR LE PROJET.....	19
4.1 Le comité de pilotage et ses décisions	19
4.2 Concertation sur la zone humide compensatoire.....	19
5- PLANIFICATION PREVISIONNELLE.....	20
6- CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS21	
6.1 DESCRIPTION DU PROJET.....	21
6.2 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES	21
6.2.1 Axe en Plan du créneau	21
6.2.2 Profil en Travers	21
6.2.3 Aménagement des carrefours.....	24
6.2.4 Profil en Long.....	25
6.3 HYDRAULIQUE	26
6.3.1 Rétablissement des écoulements naturels.....	26
6.3.2 Régulation et traitement des eaux de chaussée	26
6.4 LES ACCES ET LA DESSERTE AGRICOLE	27
6.5 Arrêts de bus	28
6.6 Zone humide compensatoire	28
7- APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES	28
PIECE B – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES.....	29
1- OBJET DE L'ENQUETE	31
2- INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE	31
2.1 Le projet avant enquête	31
2.2 A l'issue de l'enquête publique	31
2.3 L'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX	31
2.4 Le classement-déclassement des voies	32
2.5 LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE	32
2.6 Au-delà de l'enquête publique	33
2.6.1 Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet	33
2.6.2 Les études de détails.....	33
2.6.3 La déclaration de projet.....	33
2.6.4 LE PARCELLAIRE A ACQUERIR ET LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION	33
2.6.5 La construction et l'exploitation de l'ouvrage.....	34
3- TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	34
PIECE C – PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....	35

Figures

Figure 1 : Le réseau routier de la Vienne	10
Figure 2 : Aménagements programmés sur la RD 347	11
Figure 3 : Comptages routiers février et mars 2017	14
Figure 4 : Vitesses pratiquées sur la RD 347 et les voies secondaires	16
Figure 5 : Recensement des accidents – période 2000- 2018	16
Figure 6 : Variantes de créneau au Nord et au Sud de La Butte	18
Figure 7 : Profil en travers type 2x2 voies (chaussée 6.75m, Terre-Plein Central 2.10m, accotement 2.55 m)21	21
Figure 8 : Principe d'élargissement à 2x2 voies.....	21
Figure 9 : Profil en travers de la section en déblai (N°38)	22
Figure 10 : Exemple de profil en travers dans la section en remblai (N°33)	22
Figure 11 : Profil en travers au droit de la voie de desserte agricole.....	23
Figure 12 : Profil travers type voie d'accès au Perrières.....	23
Figure 13 : Profil en travers de la voie d'accès à Senessais	23
Figure 14 : Profil en travers type de voies de dessertes agricoles	23
Figure 15 : Plan du carrefour de la Butte	24
Figure 16 : Plan du carrefour à La Prairie	24
Figure 17 : Profil en long	25
Figure 18 : Plan de principe de gestion des eaux.....	26
Figure 19 : Rétablissement des dessertes validé au COPIL de février 2019	27
Figure 20 : Lignes de transport scolaire concernées	28
Figure 21 : Procédure d'autorisation environnementale unique	30
Figure 22 : Schéma d'insertion de l'enquête dans la procédure administrative	30
Figure 23 : Voies classées et déclassées	32
Figure 24 : Plan au 1/15 000.....	36
Figure 25 : Plan général des travaux	37

Tableaux

Tableau 1 : Variantes de créneaux avec aménagement de carrefours et créneaux de 1500 ml.....	11
Tableau 2 : Variantes de créneaux de longueur réduite	12
Tableau 3 : Liste des accidents recensés entre 2000 et 2015 - à mettre à jour	16
Tableau 4 : Problématiques rencontrées sur la section et objectifs d'aménagement	17
Tableau 5 : Décisions du comité de pilotage	19
Tableau 6 : Planification prévisionnelle	20
Tableau 7 : Rétablissements retenus au COPIL de février 2019	27

PIECE A – NOTE DE PRESENTATION

1- PLAN DE SITUATION

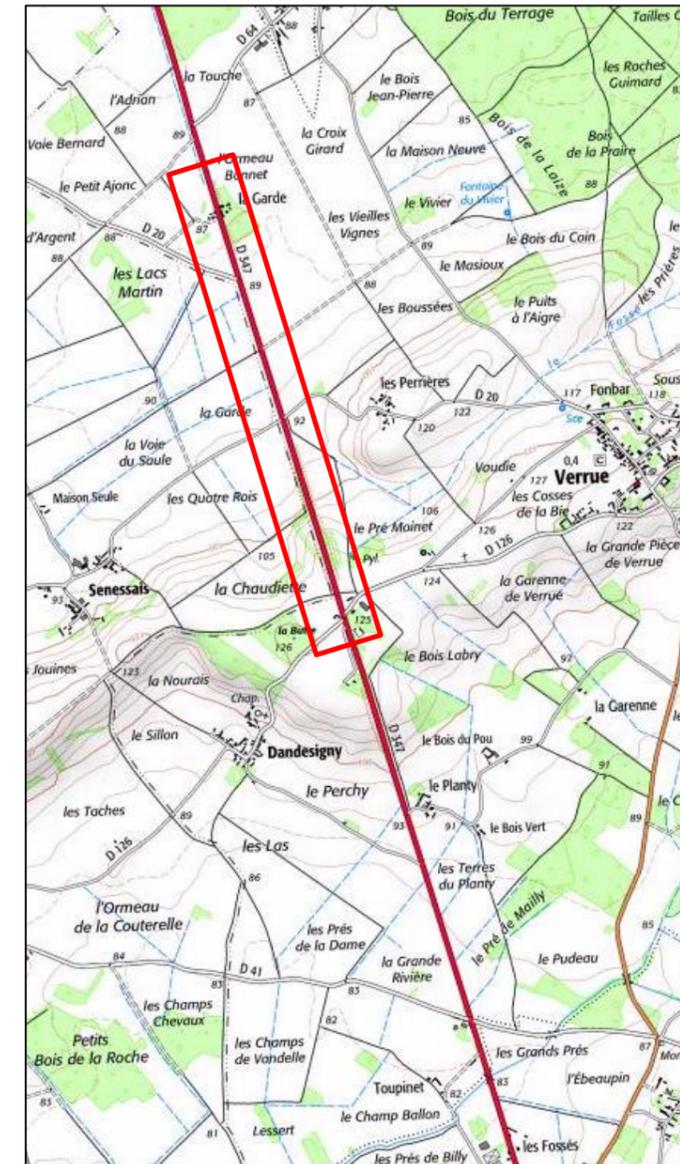
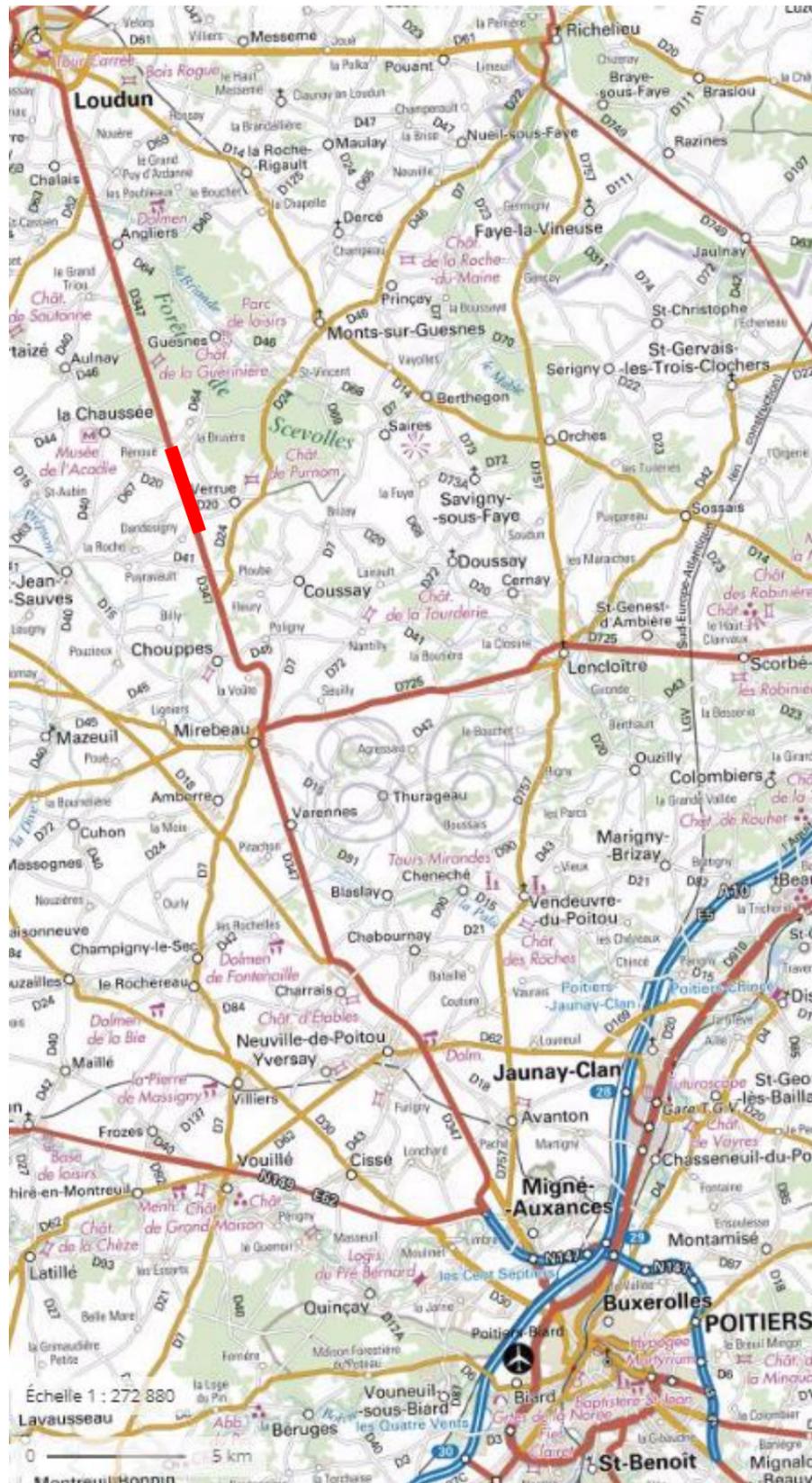


Figure 1 : Le réseau routier de la Vienne

2- COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE

Département de la Vienne

Département de la Vienne
Direction Générale Adjointe Aménagement
DGAA-DR - Service Etudes et Travaux

Hôtel du Département
13, place Aristide Briand
CS 80319

86008 Poitiers
Tél: 05.49.55.66.00

SIRET : 2286000011000016

3- OBJET DE L'OPERATION

La RD347 entre Poitiers et Loudun est une voie du réseau structurant de niveau 1. Ce réseau a pour objectif de relier les départements de la Vienne avec les départements voisins. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

Le Conseil Départemental de la Vienne est gestionnaire du réseau routier départemental. A ce titre, il assure le portage et la maîtrise d'ouvrage de l'opération « RD347 - Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement - communes de Verrue et de St-Jean-de-Sauves » situé sur l'axe Poitiers-Loudun au Nord de Mirebeau.

De manière plus précise, le projet consiste en un aménagement de sécurité des carrefours de la RD 126-RD347 et de la RD67-RD347 par la sécurisation du Tourne-à-gauche existant (bordures) et la création d'un créneau de dépassement à 2x2 voies au Nord de ce carrefour.

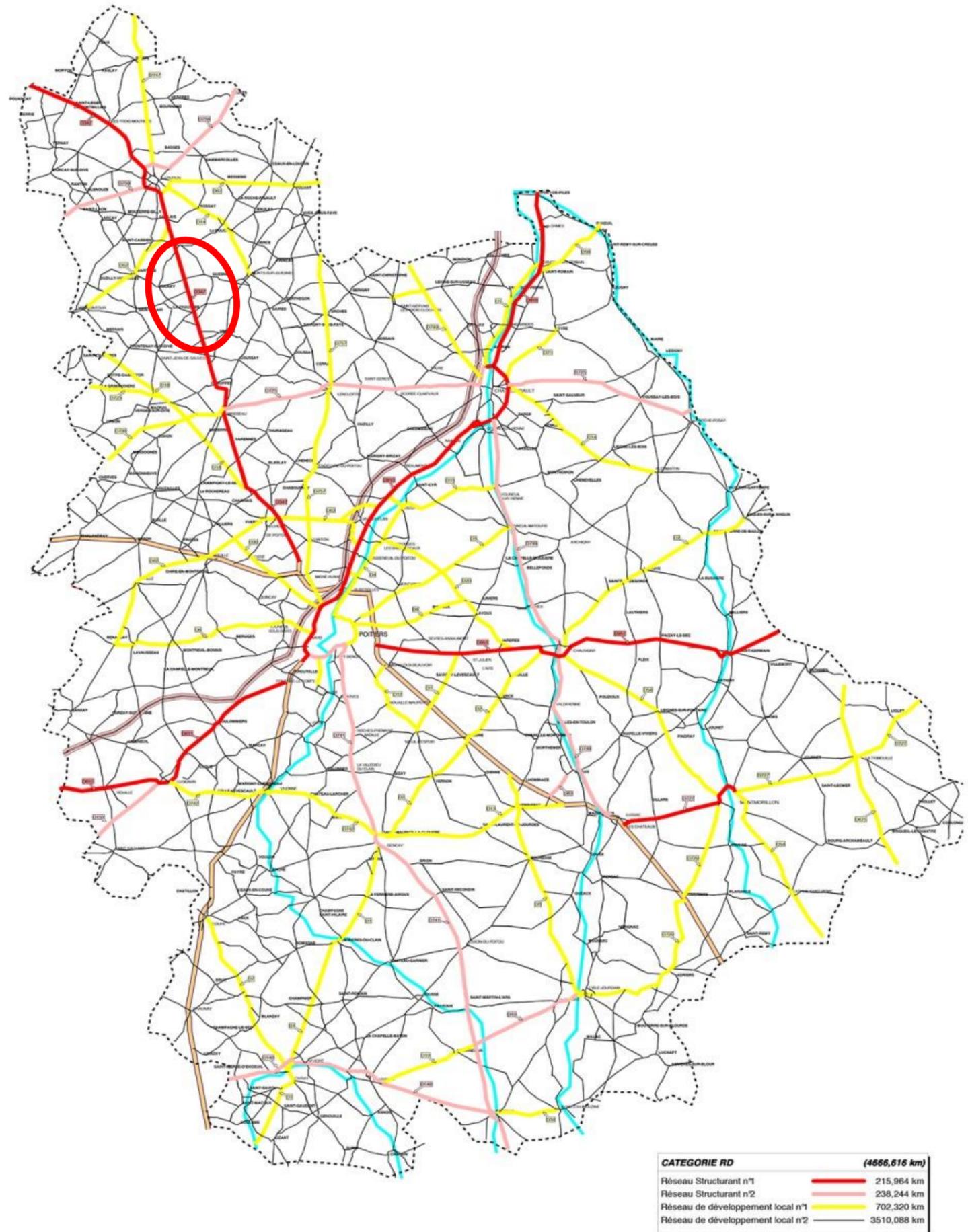
3.1 LE CONSTAT SUR LA SECTION MIREBEAU LOUDUN

Sur la RD347 au nord de Mirebeau circulent environ 5500 véh/j dont 1000 Poids lourds (19 %) qui sont pour la plupart du trafic de transit (cf. p. 14).

Entre Mirebeau et Loudun, il n'existe actuellement aucun créneau de dépassement, ce qui provoque des accidents. Les véhicules légers essayent de dépasser les poids lourds dès que possible dans des endroits pas souvent sécurisés.

En effet, le long de la RD 347, il existe de nombreux accès directs (agricoles, maisons particulières, entreprises, hameaux), qui rendent les dépassements sur la RD 347 dangereux. De plus, les vitesses réglementaires de 90 km/h ne sont pas respectées lors de ces dépassements.

Le Département souhaite améliorer la circulation entre Mirebeau et Loudun et sécuriser la RD347.



3.2 LE PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DE LA RD 347

Le Département a programmé certains aménagements sur la RD 347 avec pour objectifs à l'horizon 2027 :

1. De renforcer la sécurité routière
2. D'augmenter la capacité de l'axe entre le giratoire de Migné-Auxances et Neuville-de-Poitou,
3. De traiter la traverse de Neuville-de-Poitou,
4. De fluidifier et sécuriser la section entre Neuville-de-Poitou et Pouançay.

Figure 2 : Aménagements programmés sur la RD 347



3.3 OBJECTIFS SUR LA SECTION MIREBEAU LOUDUN

Vus les problématiques rencontrées et des enjeux du secteur, les objectifs peuvent être déclinés comme suit :

- 1- Fluidifier le trafic des véhicules légers
Action 1 : offrir des possibilités de dépassement aux véhicules légers
- 2- Sécuriser le réseau
Action 2 : sécuriser les carrefours et les accès directs
Action 3 : sécuriser les dépassements
- 3- Accompagner l'urbanisation
Action 1 : rétablir les accès actuels
Action 2 : anticiper les dessertes futures d'urbanisation
- 4- Préserver les enjeux environnementaux
Action 1 : éviter les espaces boisés
Action 2 : rétablir les continuités écologiques
Action 3 : améliorer la qualité des eaux

3.4 CHOIX A L'ISSUE DE L'ETUDE PRELIMINAIRE

Une étude préliminaire a été réalisée en 2015 sur l'ensemble de la section LOUDUN- MIGNE-AUXANCES. Elle visait à étudier la possibilité de réaliser des créneaux de dépassement sans aménagements particuliers et avec des aménagements d'accompagnement (suppression ou regroupement de carrefours...),

Cette étude a débouché sur 3 grandes familles de variantes :

Variante 1 sans aménagement :

La densité de carrefours est de l'ordre de 490 à 880m. Il n'est donc pas possible de faire des créneaux sans fermer de carrefour.

Variante 2 avec aménagement de carrefours et des créneaux de longueur 1500 ml :

Entre chaque hameau ou point haut, 4 secteurs ont été déterminés car ils permettent de réaliser des créneaux de dépassement de 1, 5 km.

Le tableau ci-dessous récapitule ces 4 secteurs.

Tableau 1 : Variante 2 - secteurs envisageables avec aménagement de carrefours et créneaux de 1500 ml

Localisation	Longueur	Avantages	Inconvénients
1 créneau entre la maison du Pays vers Nouzilly-Chalais	1.5 km	Aménagement en cours du carrefour de la maison du Pays.	Traversée de Chalais Nouzilly à aménager
2 créneaux au Nord et au Sud de la butte de Verrue	1.6 km au Nord 2 km au sud	Dépassement en côte (pente de 5,2 % dans la partie la plus forte)	Traverse la zone Natura 2000 Raccordement sur la RD 126 à aménager ainsi que les traversées des chemins de randonnées
2 créneaux Au Nord et au Sud de Noiron	1.5 km au nord 1.8 km au sud	Pas d'habitation de part et d'autres de la RD 347 au Nord de Noiron	Traverse des périmètres de protection captage d'eau potable pour le créneau au Sud de Noiron. Traversée de Noiron à aménager
1 créneau de Neuville vers la cour d'henon	1.5km	Sécurisé à une extrémité par le giratoire de la Drouille	Traverse la zone Natura 2000 Rabattement au niveau du passage à niveau

Variante 3 en réduisant la longueur des créneaux :

On peut réaliser 2 créneaux supplémentaires de 1.2km à 1.4 km. (sous réserve de faisabilité de ces créneaux en fonction des raccordements des extrémités et les aménagements des carrefours).

Ces créneaux sont situés :

Tableau 2 : Variantes 3 - secteurs envisageables avec aménagement de carrefours et créneaux de longueur réduite

Localisation	Longueur	Avantages	Inconvénients
1 créneau de Loudun vers Nouzilly-Chalais	1.25 km		Traversée de Chalais Nouzille à aménager 1 habitation le long de la RD 347
1 créneau d'Angliers vers la forêt de Scevolles	1.2 à 1.4 km	Dépassement possible après une longue traversée de bourg	Traverse des périmètres de protection captage d'eau potable et la forêt
1 créneau dans la forêt de Scevolles	1.4 km		Traverse des périmètres de protection captage d'eau potable et la forêt
1 créneau de Chouppes vers le lieu-dit les fossés	1.3 km		Traverse la zone Natura 2000 Présence d'habitations le long de la RD 347
1 créneau en entrée Sud de Mirebeau	1.4 km	Raccordement sur le tourne-à-gauche de la zone d'activité	Traverse la zone Natura 2000 Habitations au nord de Varennes réduisant la longueur du créneau
1 créneau entre la cour d'henon et le giratoire de Migné-Auxances	1.2 km	Sécurisé aux extrémités par 2 giratoires	Traverse la zone Natura 2000

A l'issue de l'étude préliminaire entre Loudun et Mirebeau, plusieurs possibilités d'aménagement de créneaux (de 1 à 1.2 km de zone de dépassement permettant des vitesses de 110 km/h et sans nécessité de toucher aux habitations) sont possibles :

- Au niveau de la commune de Chalais,
- Au niveau de la forêt de Scévolles,
- et au niveau de la Butte de Verrue.

Chaque secteur présente des avantages et des inconvénients. (Zone Natura 2000, captages, coupure de communes, coupures de cheminements agricoles ...).

Lors du vote du schéma directeur routier 2016-2021, il a été décidé de commencer par des aménagements situés au niveau des communes de Verrue et Saint Jean de Sauves.

3.5 L'AMENAGEMENT DU CRENEAU DE VERRUE

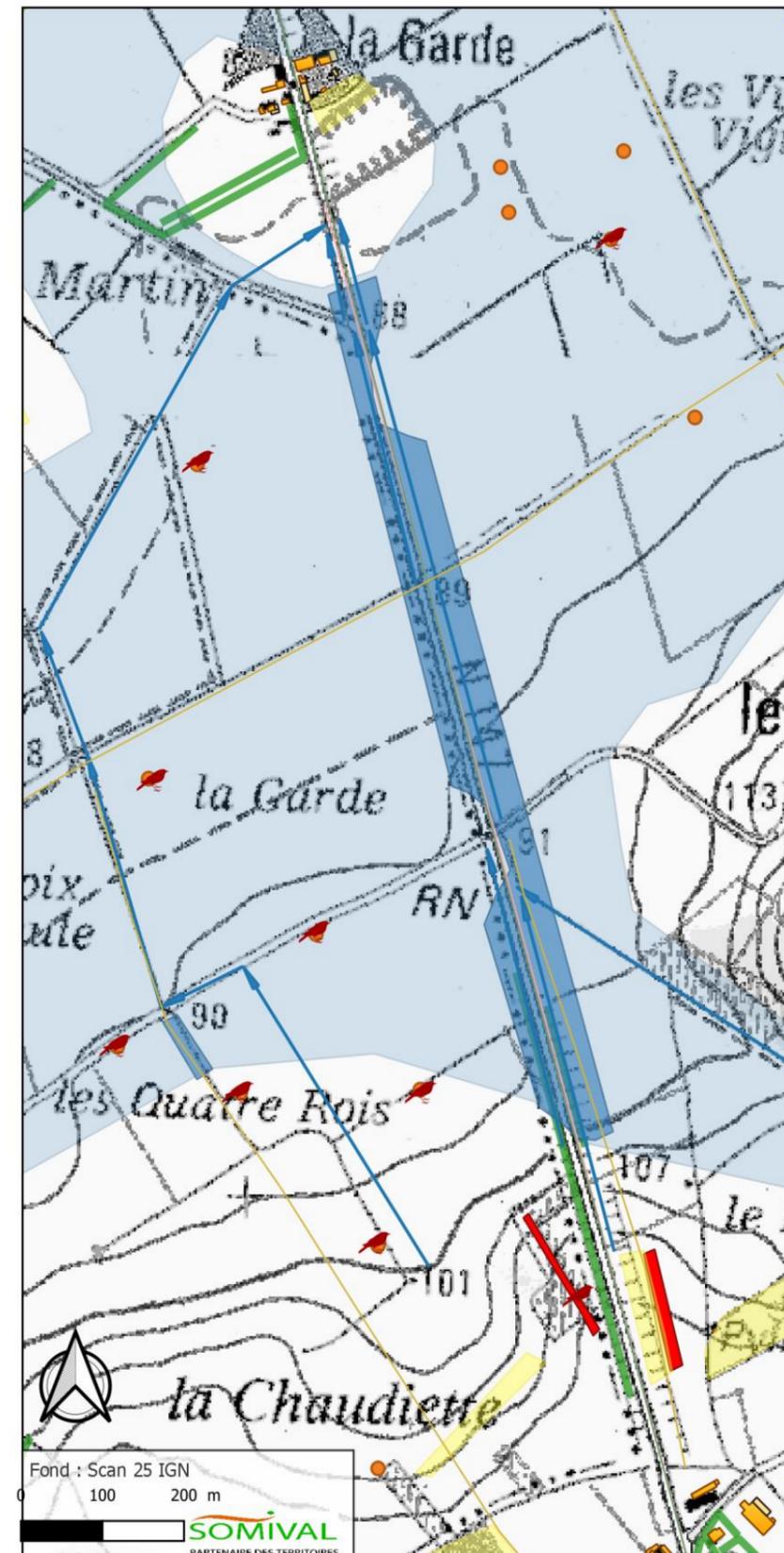
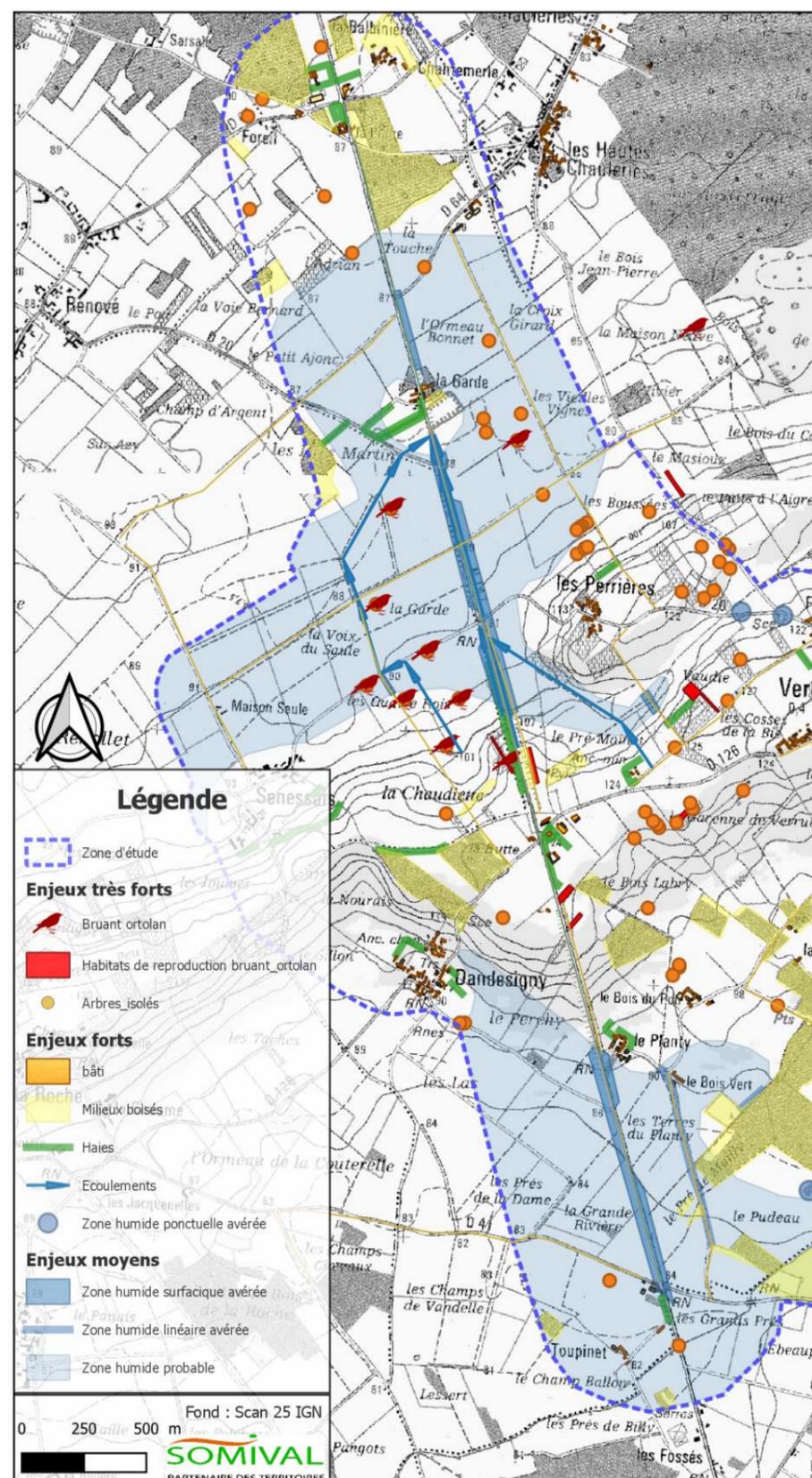
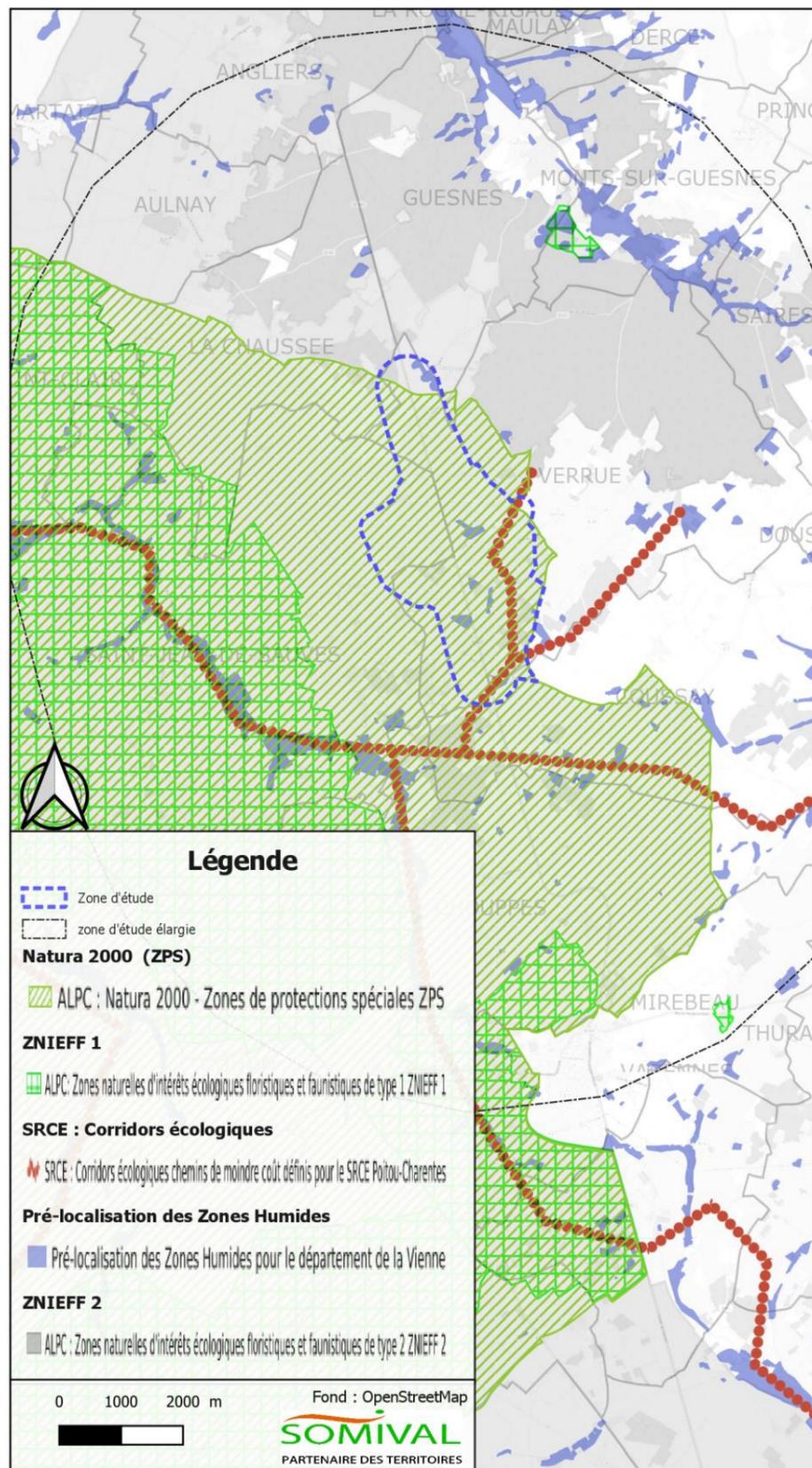
3.5.1 Les principaux enjeux

Outre les enjeux fonctionnels présentés ci-avant (faciliter le dépassement des poids lourds, améliorer le niveau de service de l'itinéraire, de sécuriser les carrefours les plus dangereux), les grands enjeux de l'aire d'étude sont les suivants :

- **L'agriculture** : L'enjeu est la préservation des exploitations agricoles existantes et de leur compétitivité. Au premier chef figure la sauvegarde des espaces cultivables et des circulations agricoles.
- **Le risque inondation** : l'aire d'étude est soumise principalement aux risques d'inondation provoquée par les remontées de nappes et au débordement des cours d'eau. Les inondations devront être prises en compte dans la conception des rétablissements d'écoulement.
- **Les milieux naturels** : Dans l'ensemble, la zone d'étude est peu favorable à l'expression d'une diversité spécifique intéressante. Toutefois, il faut noter l'enjeu très fort lié à la présence du Bruant ortolan en bordure de la RD 347 en période de reproduction. L'Outarde canepetière semble éviter les parcelles agricoles les plus proches de la RD 347. Il est supposé que le trafic généré par l'axe routier est la cause principale de la désaffectation de ces parcelles par l'Outarde canepetière. Il en ressort donc que l'élargissement de la voie de 10 à 15 mètres de part et d'autre n'aura que très peu d'effet sur les populations locales de l'espèce. Les parcelles agricoles qui longent la RD 347 ne sont donc pas considérées comme un habitat d'espèces de l'Outarde canepetière.
- **L'habitat** : Les abords des projets recensent des habitations. Leur protection contre les nuisances du projet dépendra du choix de la variante retenue et des solutions techniques envisageables contre le bruit ; l'obligation réglementaire sera respectée.

Tous ces points ont été approfondis lors des études d'Avant Projet.

Carte 1 : Synthèse des enjeux



3.5.2 Trafic actuel et évolution attendue

La Figure 3 fait état des trafics sur la RD 347 et sur les voies secondaires.

On compte sur la RD 347 un trafic poids lourd journalier de l'ordre de 19 %, soit environ 1 000 PL pour un trafic moyen journalier annuel de 5 500 véhicules (deux sens confondus).

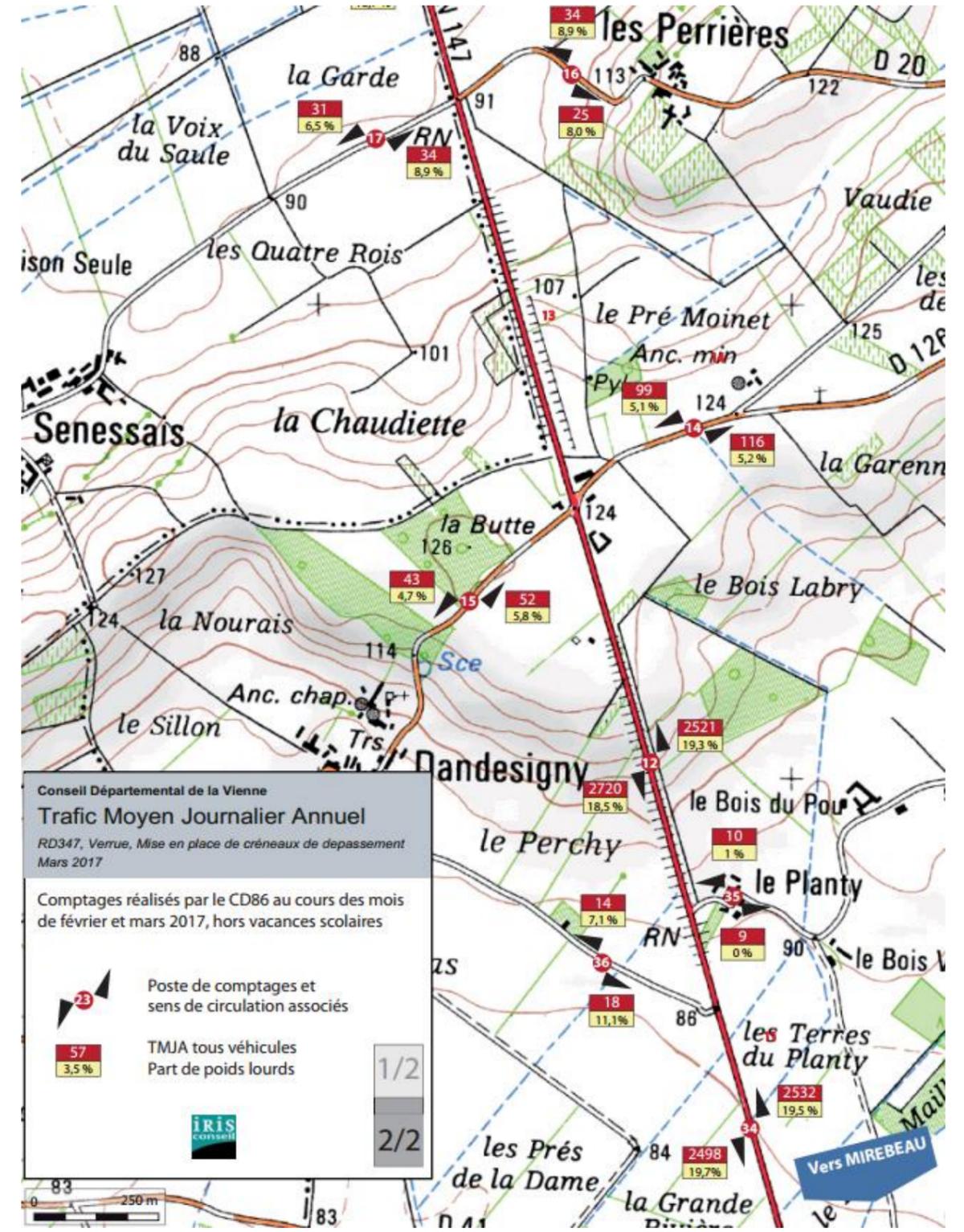
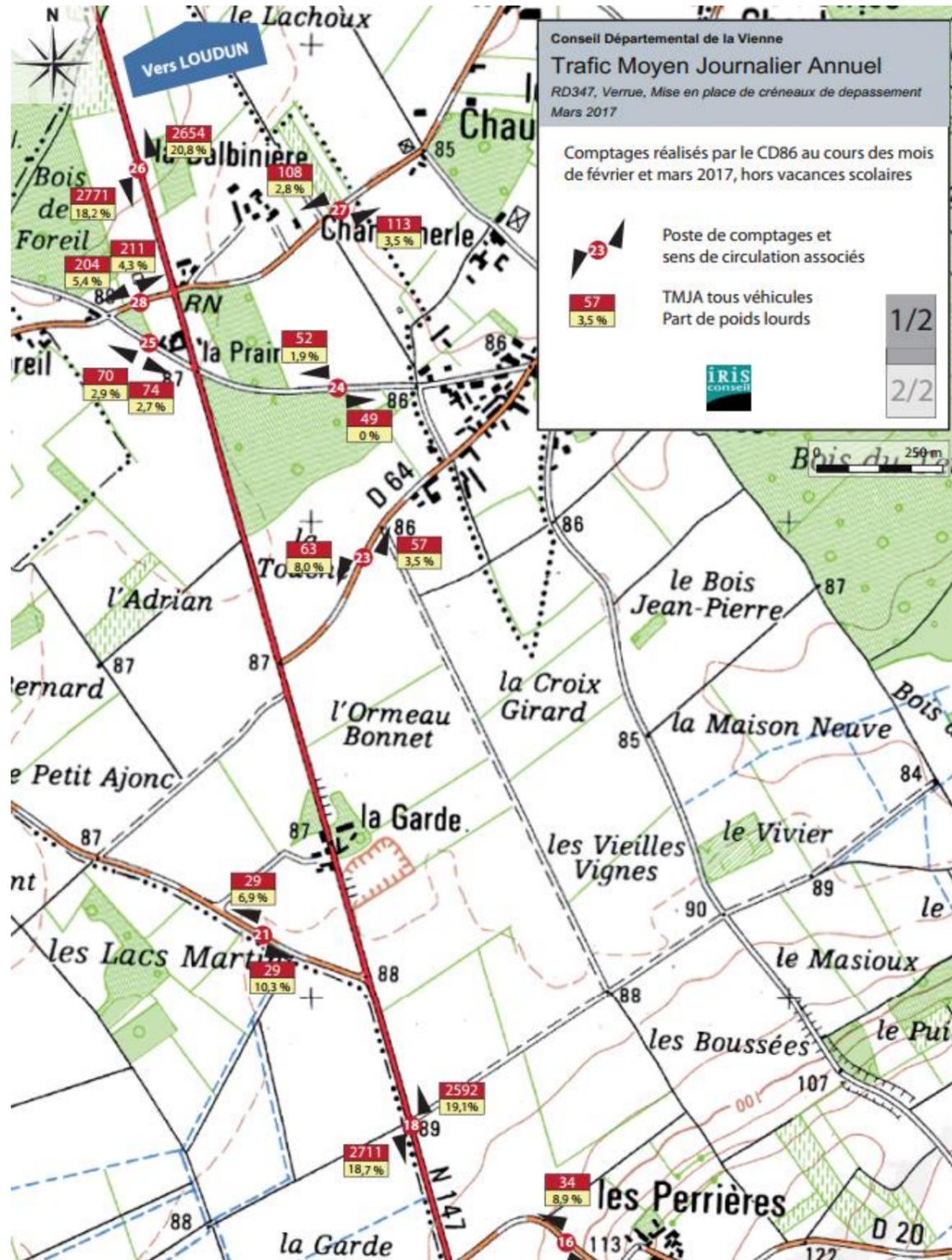
les trafics sur les perpendiculaires à la RD 347 sont faibles (moins de 500 veh/j), notamment sur la RD 20 (moins de 100 veh/j).

Les heures les plus chargées sur les différents points de comptages sont généralement le créneau 17h – 18h et parfois également le créneau 7h – 9h. Environ 10 % du trafic moyen journalier se situe dans cette plage horaire (17h-18h).

La fermeture des carrefours engendra peu de report de trafics. De même au vu des trafics, le classement de certaines routes départementales peut être débattu.

Figure 3 : Comptages routiers février et mars 2017





3.5.3 Vitesses actuelles

Sur la RD 347 au droit de la zone d'étude, la vitesse réglementaire pour les véhicules légers est de 90 km/h¹. 35 % des VL sont en excès de vitesse.

Pour les poids lourds, la vitesse réglementaire est de 80 km/h. 8 % des PL sont en excès de vitesse.

Figure 4 : Vitesses pratiquées sur la RD 347 et les voies secondaires



V 85 supérieure à 90 km/h
 V 85 entre 70 et 90 km/h
 V 85 entre 60 km/h et 70 km/h
 V 85 entre 50 km/h et 60 km/h
 V 85 inférieur à 50 km/h

3.5.4 Accidentologie

Entre 2000 et 2015 on recense 9 accidents corporels sur la section allant des lieux-dits « Les Fossés » (PR 90) et « La Garde » (PR 96) y compris hors de la RD 347 mais sur les routes secondaires à proximité (par exemple le RD 126).

Le lieu-dit La Garde concentre l'insécurité avec 4 accidents corporels.

Un accident a été mortel au PR 94 +0050 hors intersection.

De nombreuses collisions sont dues à des dépôts sur la gauche lors de manœuvres de dépassements.

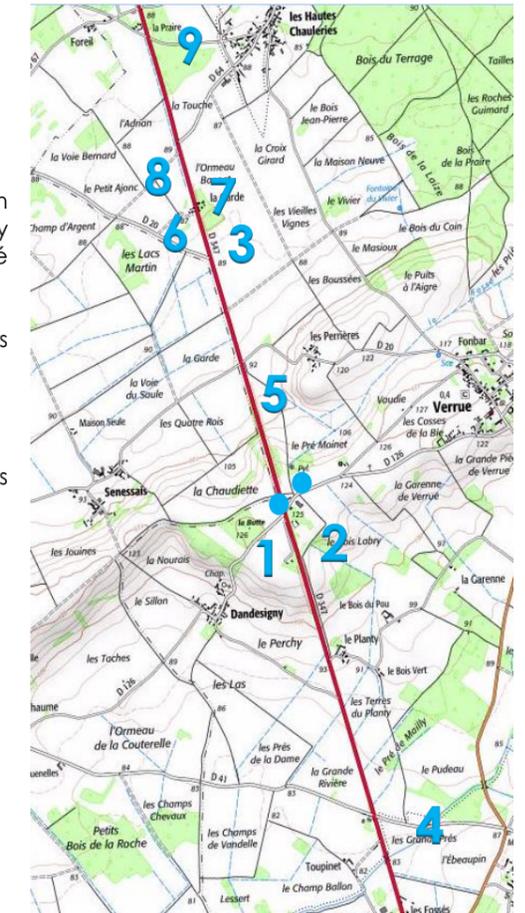


Figure 5 : Recensement des accidents – période 2000- 2018

Tableau 3 : Liste des accidents recensés entre 2000 et 2018

N°	Date	PR	Conditions	Type	Nb blessés	Cause
9	07.04.2001	96+0319 Plat	Hors agglo, intersection en croix, plein jour, chaussée normale	Collisions multiples – 3 véhicules	3 blessés légers	1 véhicule tournant à gauche, 2 VL sans changement de direction
8	23.01.2005	95+0051 Plat	Hors agglo, hors intersection, la nuit sans éclairage, chaussée normale	Collisions multiples – 3 véhicules	1 blessé hospitalisé	1 PL avec alcool heurte un mur, 2 véhicules sans changement de direction
7	21.05.2000	95+0005 Plat	Hors agglo, hors intersection, la nuit sans éclairage, chaussée normale	Collisions 2 véhicules	3 blessés légers	Collision frontale VL et tracteur
6	08.01.2001	94+0802 Plat	Hors agglo, hors intersection, au crépuscule ou à l'aube, chaussée normale	Collision 2 véhicules	2 blessés hospitalisés	Collision par l'arrière
3	23.06.2011	28+0600 Saint Jean de Sauves	Hors agglo, hors intersection, plein jour, chaussée normale	Collision obstacle	1 blessé hospitalisé	Deport à gauche, véhicule heurte obstacle fixe
5	13.04.2000	94+0050 Plat	Hors agglo, hors intersection, la nuit sans éclairage, chaussée normale	Collisions 2 véhicules	1 tué, 1 blessé hospitalisé	Collision par le coté, deport à gauche
1	16.06.2015	2+0400 Plat	Hors agglo, intersection, plein jour, chaussée normale	Collision obstacle	1 blessé hospitalisé	Motocyclette (>125 cm3) heurte un mur
2	20.06.2008	27+0000 Sommet de cote	Hors agglo, intersection, plein jour, chaussée normale	Collision 2 véhicules	1 blessé hospitalisé, 1 blessé léger	Collision frontale, deport à gauche
4	22.04.2000	90+0951 Plat	Hors agglo, hors intersection, la nuit sans éclairage, chaussée normale	Collision obstacle d'un VL	1 blessé hospitalisé, 1 blessé léger	Collision, VL heurte un mur

¹ avant le 1er juillet 2018

Tableau 4 : Problématiques rencontrées sur la section et objectifs d'aménagement

Problématiques rencontrées	Objectifs d'aménagements
19 % de poids lourds important. Le trafic actuel étant de 5 500 véhicules journaliers. Une partie des véhicules dépassent actuellement les limitations de vitesse, notamment quelques poids lourds	Offrir des créneaux de dépassement de 110 km afin de permettre le dépassement des poids lourds
Accidents concentrés aux niveaux des carrefours (RD126-RD20-RD67). Accidents liés à des collisions frontales.	Fermeture des carrefours ou aménagements des carrefours. Mise en place d'une glissière pour sécuriser les dépassements.
Problème de visibilité au niveau du carrefour de la RD 126 de chaque côté lié au profil en long de la route, des vitesses pratiquées et des masques de visibilité	Améliorer la visibilité du carrefour de la RD 126 et réduire la vitesse dans la traversée de ce carrefour
Arrêt de bus non accessible et non aménagé	Améliorer l'accessibilité
Arbres et poteaux de réseaux le long de la RD 347 à moins de 4.5 m (à vérifier)	Déplacer les réseaux ou sécuriser les accotements
Nombreux accès directs et indirects	Réduire les accès directs en regroupant certains carrefours par des carrefours sécurisés
Nombreuses traversées de la RD 347 par des engins agricoles	Rétablir les chemins agricoles en sécurisant les traversées
Traversée de faune au niveau des plaines agricoles	Sécuriser les corridors écologiques
Débordement hydraulique ponctuelle sur la RD 347	Rétablir les écoulements notamment au niveau de la traversée de la RD 20.

Au vu de cette synthèse

L'enjeu principal qui en ressort est l'amélioration du niveau de service de la RD 347, faisant partie du réseau structurant de première catégorie du département en :

- Fluidifiant le trafic des véhicules légers en offrant des possibilités de dépassement par la création de créneaux de dépassement dans les deux sens sur la RD 347.
- Sécurisant les carrefours notamment le carrefour de la RD 347 / RD 126 et celui de la RD 347 / RD 67.
- Supprimant les accès directs à la RD 347.

Les autres enjeux sont :

- Préserver les dessertes des riverains : le projet devra rétablir les accès des riverains, mais aussi la collecte des déchets et le ramassage scolaires des élèves.
- Préserver les accès agricoles : le projet devra rétablir les accès agricoles.
- Préserver les éléments remarquables du paysage (arbres isolés, bosquets, patrimoine isolé..).
- Préserver le patrimoine archéologique : le projet devra diagnostiquer la présence ou non de sites archéologiques.

3.5.5 Engagements du Département

Par délibération du 11/03/2016, le conseil départemental a adopté :

- De réaliser en premier lieu un ou deux créneaux de dépassement sur les communes de Verrue et Saint Jean de Sauve, notamment car ces aménagements évitent les principaux enjeux environnementaux comme la forêt de Scévolles et les captages d'eau potable. Ils évitent également de couper trop de connexions urbaines. Ils se situent toutefois en zone Natura 2000.
- Une première phase d'aménagement (dans le cadre du schéma routier 2016-2021) correspondant :
 - à la sécurisation du carrefour de la RD 126 (problèmes de visibilité en sortie de la RD 126 sur la RD347)
 - à la réalisation d'un créneau de dépassement de 1000 ml minimum dans le sens Mirebeau Loudun ou Mirbeau Loudun à une vitesse de 110 km/h avec un dispositif de sécurité central.
 - la reprise de l'éclairage public
 - la fermeture des carrefours aux niveaux des créneaux de dépassement
 - aux rétablissements des voies et des accès agricoles

3.5.6 Solutions étudiées

4 solutions ont été étudiées.

- Un créneau à 2 x 2 voies au Nord du carrefour de la RD 126
- Un créneau à 2 x 2 voies au Sud du carrefour de la RD 126
- Deux créneaux à 1 + 2 voies dans le sens descendant
- Deux créneaux à 1 + 2 voies dans le sens montant

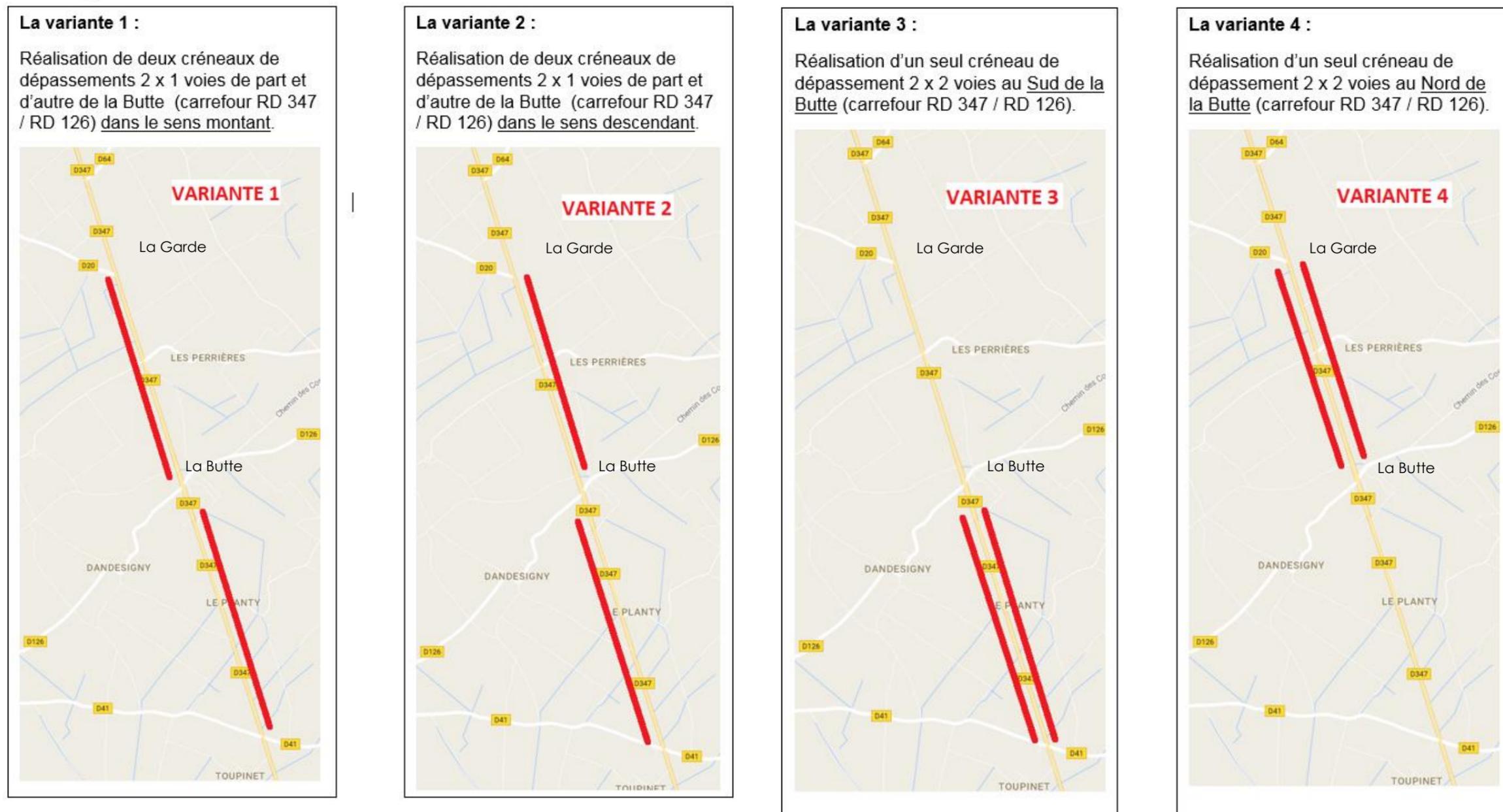
Choix d'un seul créneau à 2 x 2 voies au Nord

Les quatre variantes comportent finalement peu de différences fondamentales, les différences se font surtout sur le linéaire et par conséquent le nombre d'accès fermés.

Au regard de l'analyse des différentes variantes présentées et plus particulièrement de l'analyse multicritères, il ressort que :

- les variantes à 2x2 voies sont moins impactantes que les variantes à 1+2 voies.
- les variantes à 2x2 voies seront également moins onéreuses.
- lors des études préliminaires bien que les études environnementales ne fussent pas encore assez finalisées pour juger de l'impact final des variantes, la variante Nord (variante 4) semblait poser moins d'impact
 - pour les exploitants agricoles ;
 - pour les zones humides plus nombreuses sur le créneau Sud : 3 zones humides potentielles d'après le diagnostic. Une seule zone humide potentielle au Nord.

Figure 6 : Variantes de créneau au Nord et au Sud de La Butte



3.6 MODALITES DE FINANCEMENT DES TRAVAUX ET DE L'EXPLOITATION

Le projet est financé à 100% par le Département.

4- CONCERTATION PUBLIQUE ET AVIS EMIS SUR LE PROJET

La concertation est réglementée par le L103-2 du code de l'urbanisme. Le projet modifiant les parcelles agricoles et leur desserte, le Département a mené une concertation approfondie avec les propriétaires et les exploitants. Par ailleurs les élus des 2 communes ont bien sûr été rencontrés afin de réaliser un projet réfléchi.

4.1 LE COMITÉ DE PILOTAGE ET SES DÉCISIONS

Un comité de pilotage a été constitué avec la composition suivante :

- Elus et techniciens du Département,
- Mairie de Verrue,
- Mairie de Saint Jean de Sauves,
- Communauté de Communes du Pays Loudunais,
- Association Foncière de Saint Jean de Sauves,
- Association Foncière de Verrue.

Tableau 5 : Décisions du comité de pilotage

N°	Dates	Principales décisions
1	6 07 2016	Aucune décision quant au choix d'une des 4 variantes
2	3 10 2016	<ul style="list-style-type: none"> • double créneau (2 x 2 voies) situé sur la RD 347 au nord de la RD 126, • profil en travers centré sur l'axe actuel de la RD347, comportant un séparateur central en béton autorisant une vitesse limitée à 110 km/h, • dans chaque sens, la zone de dépassement à deux voies sera de 1000m, précédée d'un biseau de décrochement de 150 m, et suivi d'un biseau de rabattement de 234 m, • pour la gestion des eaux de ruissellement la solution retenue correspond à la variante « double fossés allongés » • fermeture des carrefours suivants : <ul style="list-style-type: none"> o carrefour RD347-RD20-VC (accès aux Perrières à l'Est et à Senessais à l'Ouest), o carrefour RD347-Ch d'Exploit n°58-Ch d'Exploit coté Senessais, o carrefour RD347-RD20 côté ouest, o RD347-VCommunale n°147-CRural de l'Ardiran
3	4 05 2017	• Aménagement du carrefour de la RD 126 : vitesse à 90 km/h ; améliorer les visibilité
4	23 04 2018	Choix des rétablissements de communication

Réunion publique à Saint-Jean-de-Sauves le 17 mai 2017

La réunion publique du 17 mai 2017 à Saint-Jean-de-Sauves a donné l'occasion au Département de présenter les raisons du projet et ses caractéristiques. Il a été en particulier indiqué que :

- Les flux routiers sur le créneau 2x2 voies sont obligatoirement séparés physiquement par une glissière en béton armé.
- Les comptages montrent que les usagers VL et PL roulent pour plus de 15 % des véhicules à plus de 90 km/h, ce qui conforte l'intérêt de limiter la vitesse à 110km/h et non à 90 km/h.
- La limitation de vitesse du tourne à gauche RD 347 / RD 126 sera maintenu à 90 km/h comme actuellement. S'il est avéré nécessaire, la vitesse au sommet de la Butte au niveau du TAG pourra être limitée à 70 km/h après aménagements du tourne-à-gauche (dégagements de visibilité, bordures, îlots en dur...).

- La circulation des engins agricoles sur les créniaux de dépassement de la RD 347 sera autorisée,
- Le coût approximatif du projet est évalué à 5 millions d'euros.

Les habitants et riverains de Senessais ont proposé des solutions de rétablissement.. Les riverains demandent à ce que le Département soit vigilant concernant les études hydrauliques. En effet, il est soulevé que lors de fortes pluies, des secteurs sont inondés sur le côté Est de la RD 347, sur la commune de Verrue. Le Département répond que le projet sera étudié de manière qualitative pour le volet hydraulique, et dans le cadre des dossiers, au titre de la loi sur l'eau.

Cette réunion a donné lieu à un compte rendu détaillé.

Réunion publique à Verrue le 31 mai 2017

La réunion publique du 31 mai 2017 à Verrue a donné l'occasion au Département de présenter les raisons du projet et ses caractéristiques. Il a été en particulier indiqué que :

- Les flux routiers sur le créneau 2x2 voies sont obligatoirement séparés physiquement par une glissière en béton armé.
- Les comptages montrent que les usagers VL et PL roulent pour plus de 15 % des véhicules à plus de 90 km/h, ce qui conforte l'intérêt de limiter la vitesse à 110km/h et non à 90 km/h.
- La limitation de vitesse du tourne à gauche RD 347 / RD 126 sera maintenu à 90 km/h comme actuellement. S'il est avéré nécessaire, la vitesse au sommet de la Butte au niveau du TAG pourra être limitée à 70 km/h après aménagements du tourne-à-gauche (dégagements de visibilité, bordures, îlots en dur...).
- La circulation des engins agricoles sur les créniaux de dépassement de la RD 347 sera autorisée.
- Les haies créées le long des voies nouvelles et des chemins agricoles seront financées par le Département mais rétrocedées et entretenues par la commune ou l'association foncière.
- des aménagements de sécurité seront réalisés : dégagement de visibilité aux stops, bordurages du TAG pour réduire la perception d'espace, création d'îlots en dur pour accentué sur le caractère du carrefour et guider les mouvements. Ces aménagements devraient réduire les vitesses et améliorer la sécurité. Comme dit précédemment, le cas échéant et après retour sur travaux, la vitesse sur la RD 347 à ce carrefour pourrait être baissée à 70 km/h,
- le trafic et la circulation sur la RD347 seront maintenus durant toute la phase travaux

Le Département a d'autre part justifié ses choix d'aménagement suite aux échanges.

Cette réunion a donné lieu à un compte rendu détaillé.

4.2 CONCERTATION SUR LA ZONE HUMIDE COMPENSATOIRE

Le projet devant mettre en œuvre une compensation sous la forme d'une nouvelle zone humide la DDT – service de la police de l'eau - a été rencontrée à 4 reprises dont une avec la DREAL :

- 14/12/17 : DDT
- 09/04/19 : DDT /DREAL
- 19/06/19 : DDT
- 12/12/19 : DDT

Ces réunions ont conduit à présenter 3 scénarios de compensation dont un a été retenu par le Département. Il consiste à réhabiliter un fossé de drainage et aménager une zone humide de 4 ha à l'amont de Toupinet. (cf. pièce D).

Par ailleurs, la zone humide devant être créée sur des terrains actuellement exploités, une concertation a été menée sous la forme de 2 réunions avec les propriétaires et exploitants, la chambre d'agriculture ainsi qu'avec les élus.

- REUNION DU 19/11/19: les sites de compensation envisagés ont été présentés par le bureau d'étude ; les réactions ont été recueillies ; il a été décidé d'organiser une visite des sites de Toupinet et de La Nivard pour bien appréhender les problèmes hydrauliques et les possibilités d'aménagement

- REUNION DU 12/12/19 : visite des sites avec les exploitants : les scénarios de compensation ont été présentés ; le choix du Département s'est porté sur l'aménagement d'une zone humide en amont de Toupinet.

5- PLANIFICATION PREVISIONNELLE

Vu les procédures réglementaires et les procédures d'expropriation possibles, l'enquête publique sera réalisée en 2020 et le début des travaux en 2022.

Tableau 6 : Planification prévisionnelle

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Etudes de faisabilité	Etudes environnementales, Etudes préliminaires, Validation de la solution, Concertation avec les propriétaires et agriculteurs	Etudes Environnementales, AVP,	Compléments AVP Négociations amiables	Validation de l'AVP Etude et concertation sur les mesures compensatoires	Enquête publique Travaux Déclaration d'utilité publique, Autorisation Environnementale Unique, Déclaration d'utilité publique DCE, Rétablissements , TAG	Archéologie Travaux

6- CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

6.1 DESCRIPTION DU PROJET

La RD 347 est classée dans le réseau structurant n°1 au schéma directeur routier du Département.

Les aménagements portent sur :

- La modification du carrefour de la RD 126 pour le rendre plus sûr et compatible avec le créneau ; les visibilité sont améliorées ; la vitesse réglementaire est conservée à 80 km/h, voire réduite à 70 km/h ;
- La création d'un créneau de dépassement à 110 km/h au Nord du carrefour réaménagé de la RD 126 comprenant :
 - Une section de 1000 ml à 2 x 2 voies
 - 1 biseau de raccordement de 200 ml au Nord
 - 1 biseau de raccordement de 200 ml au Sud

6.2 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

6.2.1 Axe en Plan du créneau

Le tracé projeté vise à assurer des conditions de confort et de bonnes conditions de sécurité pour une vitesse réglementaire de 110 km/h sur la partie à 2 x 2 voies. Il prend en compte le respect des conditions de visibilité et de perception.

L'élargissement de la route actuelle se fait de part d'autre en respectant l'axe d'aujourd'hui.

6.2.2 Profil en Travers

Le profil en travers de l'aménagement permettra de créer une route ayant une plateforme de 19,80 m de large comprenant :

- Un terre-plein central de 2,10 m,
- Pour chaque sens : 1 voie de droite de 3,50 m, 1 voie de gauche de 3,25 m et un accotement de 2,10 m,
- Les talus de remblai ou déblai de largeur variable,
- des fossés pour la collecte des eaux de chaussée et un autre fossé pour la collecte des eaux du bassin versant naturel côté Verrue (Est).

Figure 7 : Profil en travers type 2x2 voies (chaussée 6.75m, Terre-Plein Central 2.10m, accotement 2.55 m)



Figure 8 : Principe d'élargissement à 2x2 voies



Figure 9 : Profil en travers de la section en déblai (N°38)

PROFILS EN TRAVERS TYPES Route 2 x 2 voie 110 km/h
 Cas déblai profil CR-38

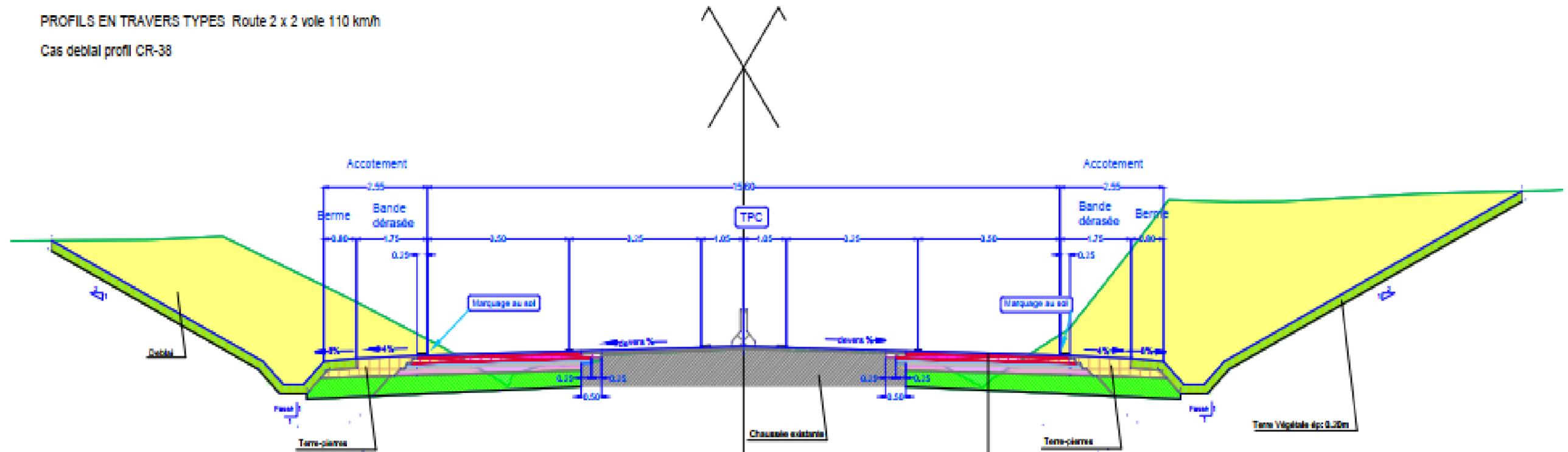


Figure 10 : Exemple de profil en travers dans la section en remblai (N°33)

Cas remblai profil CR-33

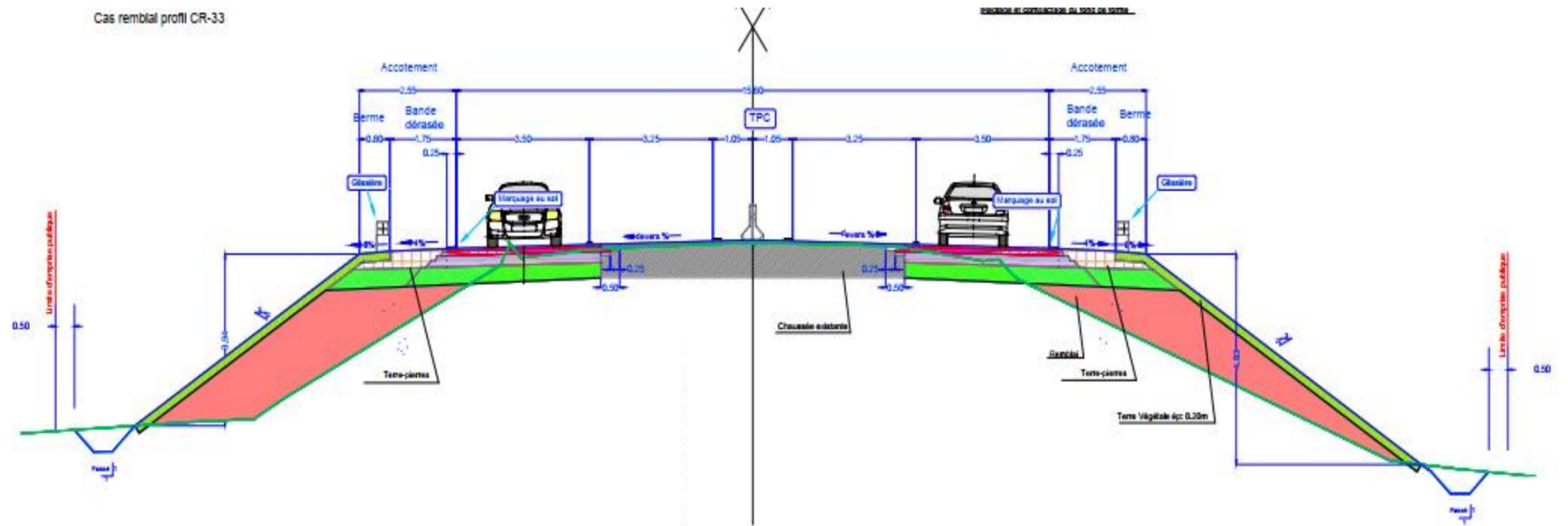


Figure 11 : Profil en travers au droit de la voie de desserte agricole

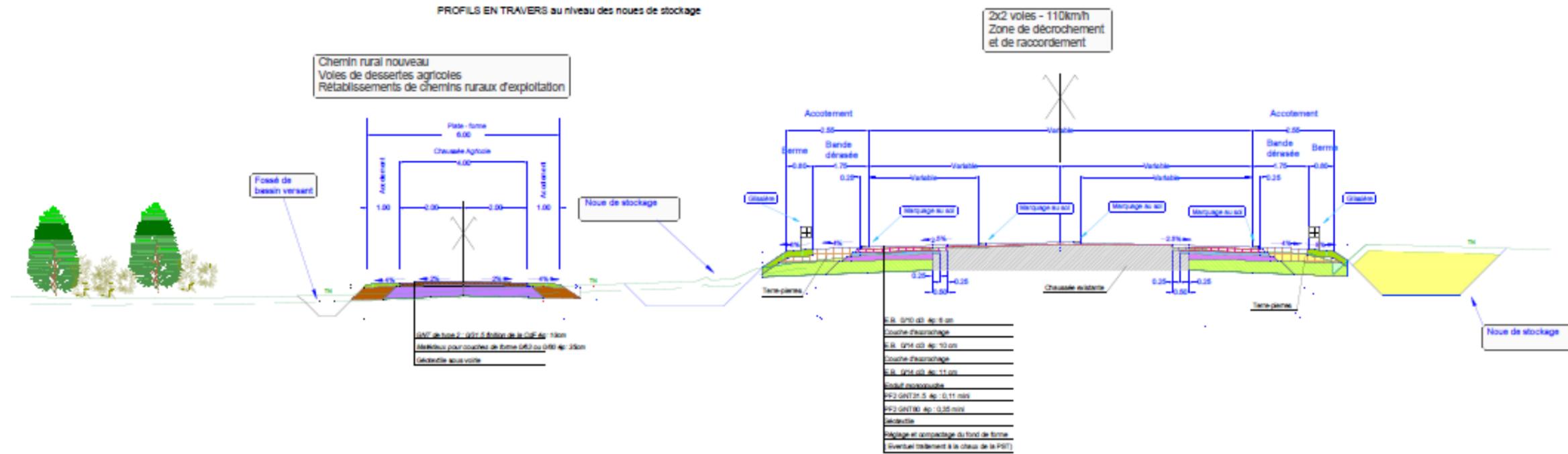


Figure 12 : Profil travers type voie d'accès au Perrières

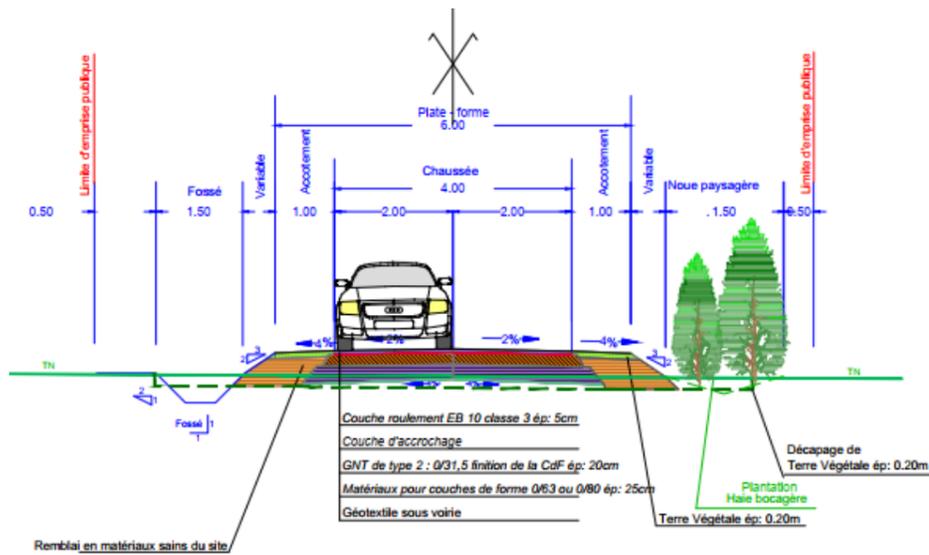


Figure 14 : Profil en travers type de voies de dessertes agricoles

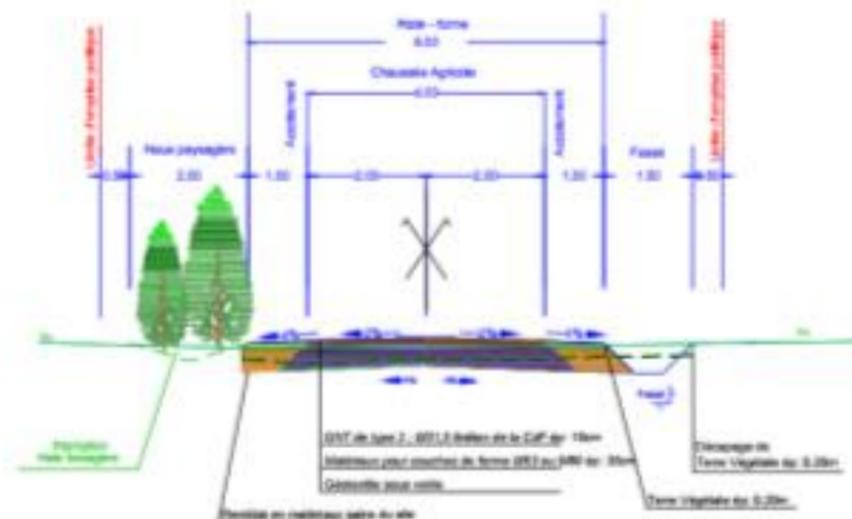
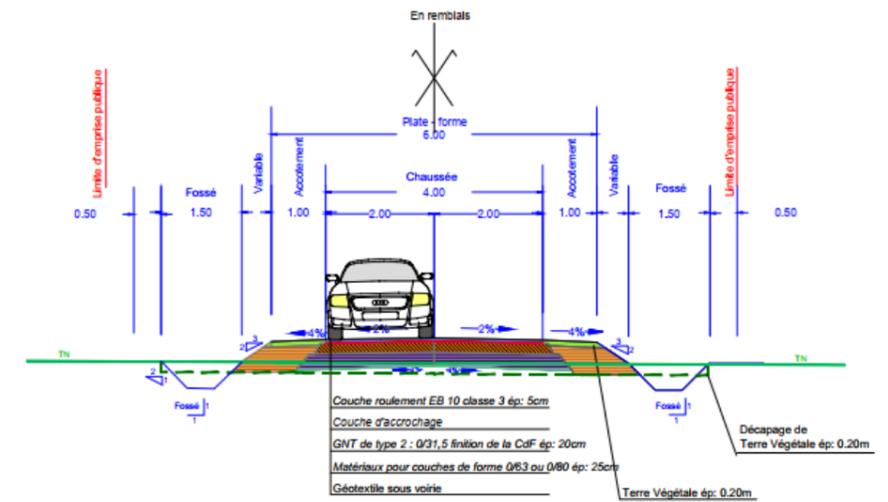


Figure 13 : Profil en travers de la voie d'accès à Senessais



6.3 HYDRAULIQUE

Le projet est équipé afin de :

- ne pas constituer un obstacle à l'écoulement naturel des eaux ; leur rétablissement est donc prévu et ce d'autant que les eaux ont tendance à s'accumuler aujourd'hui à l'amont de la RD, (cf. § 6.3.1)
- collecter les eaux pluviales ruisselant sur la chaussée et de les rejeter sans perturber ni polluer le milieu récepteur (cf. § 6.3.2)

6.3.1 Rétablissement des écoulements naturels

Le projet prévoit :

- Un fossé enherbé de 1000 m de long, 1,2 % de pente, 2,50 m de large et 1,50 m de profondeur : son rôle est de collecter un bassin versant de 80,7 ha dont le débit centennal est de 8,52 m³/s,
- La réhabilitation de l'ouvrage hydraulique existant sous la RD 20 (rue des Perrières).

Ces ouvrages permettront de résorber les accumulations d'eau à l'amont de la RD qui se produisent fréquemment notamment en hiver.

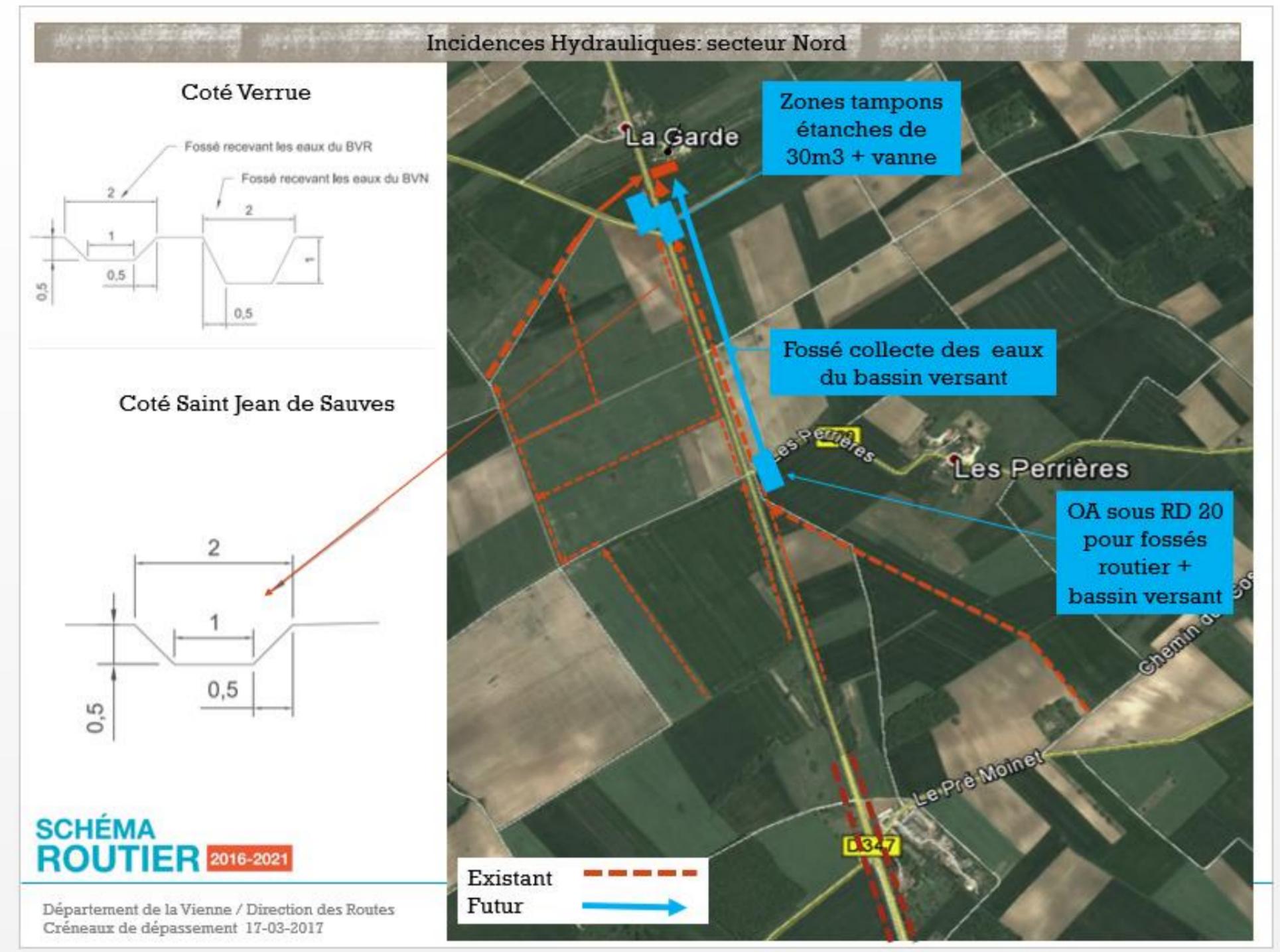
6.3.2 Régulation et traitement des eaux de chaussée

Afin de permettre un traitement et une régulation efficaces des rejets d'eaux de chaussée, celles-ci seront collectées séparément de celles du bassin versant amont. Pour cela un fossé est prévu en pied de talus de remblai de part et d'autre de la section aménagée.

Un système de régulation au point bas à proximité de la carrière et de l'ouvrage hydraulique existant permettra de stocker les polluants déversés accidentellement (50 m³) et les eaux de pluies chargées.

Plusieurs solutions ont été envisagées. La solution retenue est composée d'une noue de stockage de XXX m³ d'un ouvrage de rejet munie de vannes de fermeture. Un by-pass permet de dévier les eaux pluviales si un éventuel polluant est piégé dans la noue.

Figure 18 : Plan de principe de gestion des eaux



6.4 LES ACCES ET LA DESSERTE AGRICOLE

La concertation avec les communes et avec les agriculteurs a débouché sur des propositions de rétablissement de la desserte des parcelles.

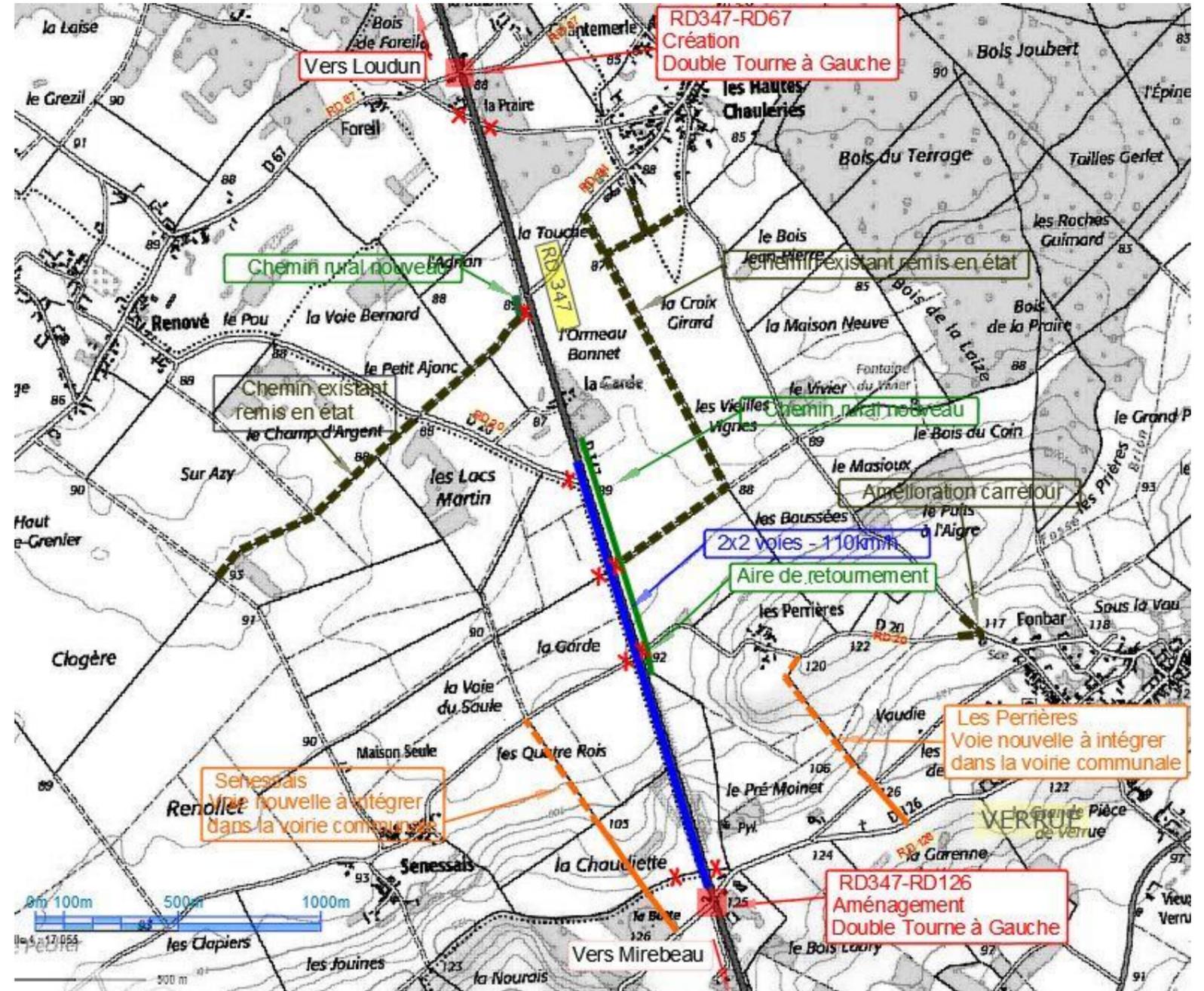
Ainsi, le comité de pilotage de février 2019 a validé les aménagements suivants :

Tableau 7 : Rétablissements retenus au COPIL de février 2019

Type de voie	Voie concernée	Nature de l'aménagement	n° repère sur plan
Voies nouvelles à intégrer dans la voirie communale	Desserte du hameau Les Perrières	Requalification du chemin d'expl. n°55 existant en voirie à vocation communale.	2
		Création nouvelle voirie à vocation communale	
	Desserte Senessais solution 1	Requalification du chemin existant en voirie à vocation communale.	3
		Création nouvelle voirie à vocation communale	
Chemins ruraux nouveaux	Chemin rural entre la carrière et le chemin rural n°90.	Création d'un chemin à vocation de desserte agricole	4
	Liaison entre le chemin rural N°68 et le carrefour RD64	Création d'un chemin pour aligner la sortie sur la RD 347 avec le carrefour RD64	5
Chemins d'exploitation ou chemins ruraux existants	Chemins existants situés à l'Ouest de la RD 347	Remise en état, purge et renforcement de certaines portions	6
	Chemins existants situés à l'Est de la RD 347	Remise en état, purge et renforcement de certaines portions	7
	Chemin rural n°68 situé à l'Ouest de la RD 347 entre la RD 20 et la RD 64	Remise en état, purge et renforcement de certaines portions	8

Une réunion en mairie a eu lieu depuis (le 22 mai 2018), pour examiner les solutions permettant de supprimer les accès directs depuis la RD347 aux habitations situées au lieu-dit La Garde coté Est de la route. Aucune des solutions examinées n'a été retenue, la décision de maintenir ces accès directs sur la RD347 a donc été prise lors de cette réunion, en considérant, notamment, le fait que les conditions de circulation au droit de ces accès n'étaient pas modifiées par le projet de créneau.

Figure 19 : Rétablissement des dessertes validé au COPIL de février 2019



6.5 ARRÊTS DE BUS

Une concertation avec les services de Région Nouvelle Aquitaine, gestionnaire des transports collectifs, a été engagée ;

Deux points d'arrêt de transports collectifs (un dans chaque sens de circulation) existent au niveau du carrefour RD 347/RD 67, il s'agit de l'arrêt dénommé « **Crt RD347 – Les Chauleries** » de la ligne 110 (entre Poitiers Loudun). Ces deux points d'arrêt seront réaménagés en fonction de la nouvelle géométrie du carrefour, celui correspondant au sens Loudun-Poitiers sera repositionné pour améliorer la visibilité.

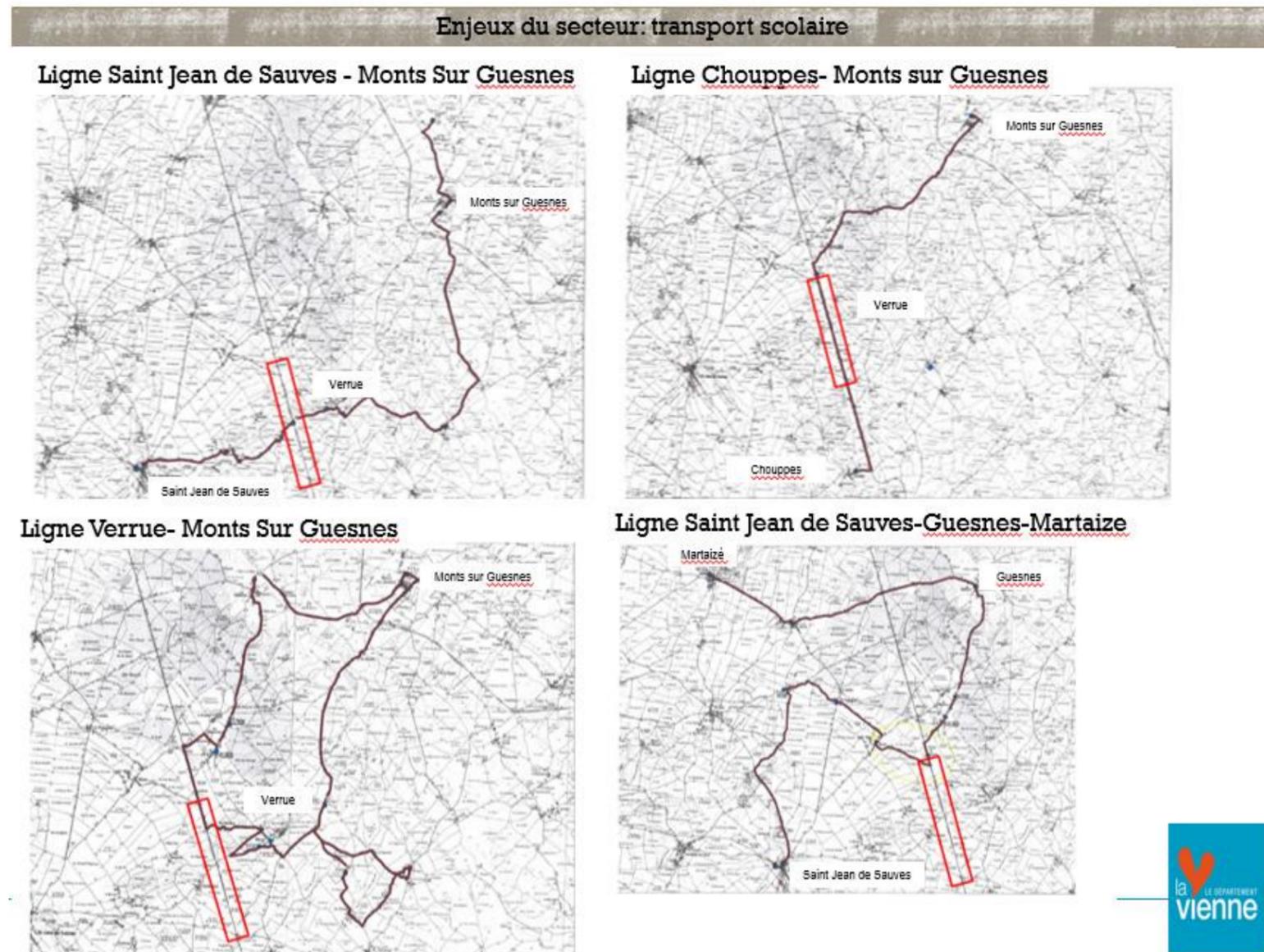
La ligne (Saint Jean de Sauves-Guesnes-Martaisé) empruntant la RD 20 et traversant la RD 347 devra être revue car le mouvement tournant sera impossible avec la réalisation d'un créneau au Nord du carrefour de la RD 126.

La ligne Verrue -Monts Sur Guesnes empruntant la RD 20 en passant par les Perrières devra être revue car le mouvement tournant en venant des Perrières vers la RD 347 sera impossible.

Un arrêt de bus se situe au niveau du lieu-dit « la Garde » nécessitera une attention particulière.

Celui situé à proximité du carrefour RD 347/RD 126 n'est pas touché par l'aménagement.

Figure 20 : Lignes de transport scolaire concernées



6.6 ZONE HUMIDE COMPENSATOIRE

Une zone humide compensatoire à la destruction de 2 ha de zone humide est prévue sur la commune de Coussay au lieu-dit Toupinet. Elle consiste à combler un fossé agricole existant en amont de la RD 347 à Toupinet dans un secteur à forte potentialité. Les aménagements conduiront à une prairie humide et au méandrage du cours d'eau.

La surface obtenue et les caractéristiques permettent un gain écologique attendu supérieur à la perte de biodiversité due au projet.

7- APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le montant de l'opération est estimé à 5,5 millions d' € T.T.C. sur la base des conditions économiques 2018 (source AVP – juin 2019) comprenant :

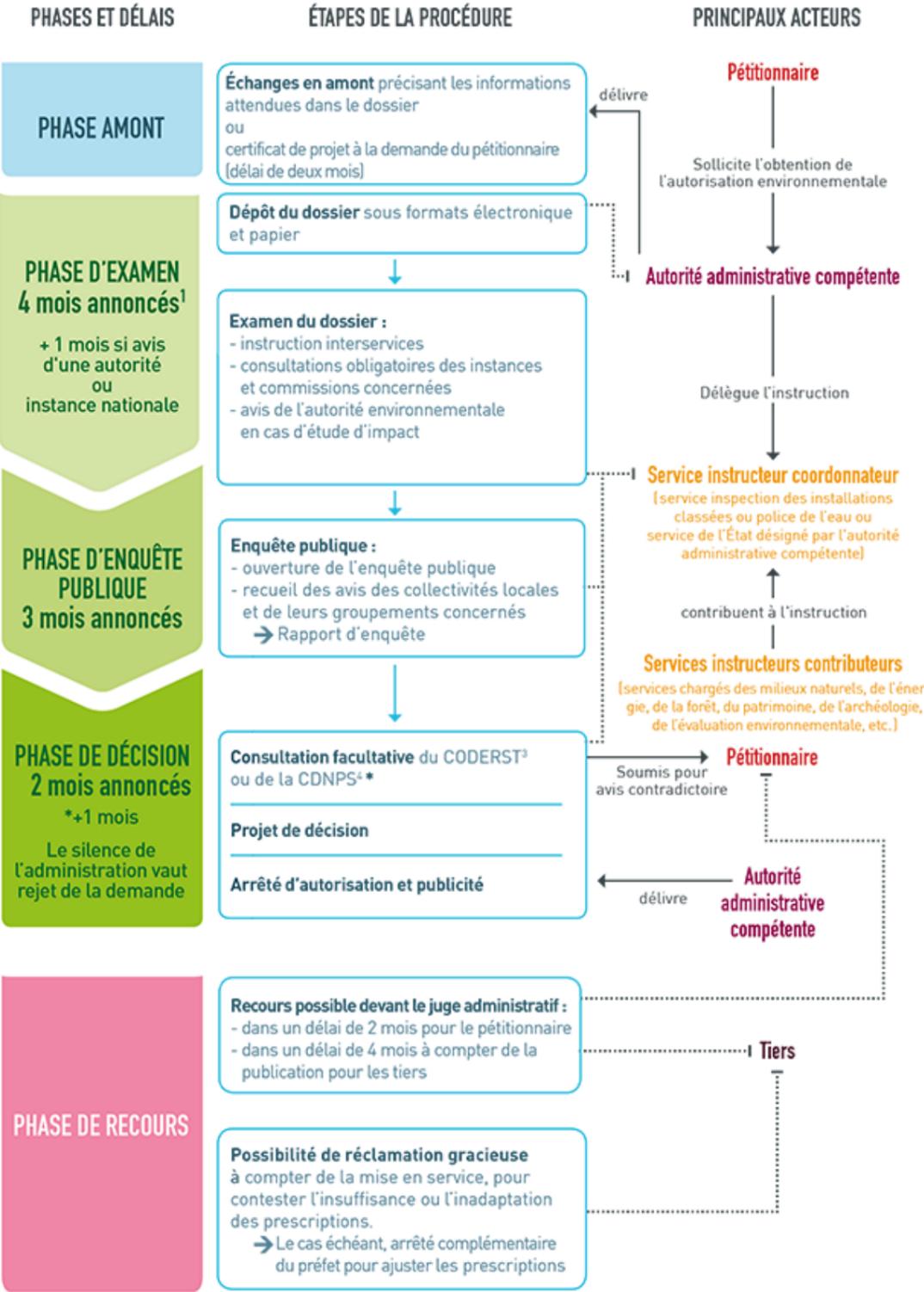
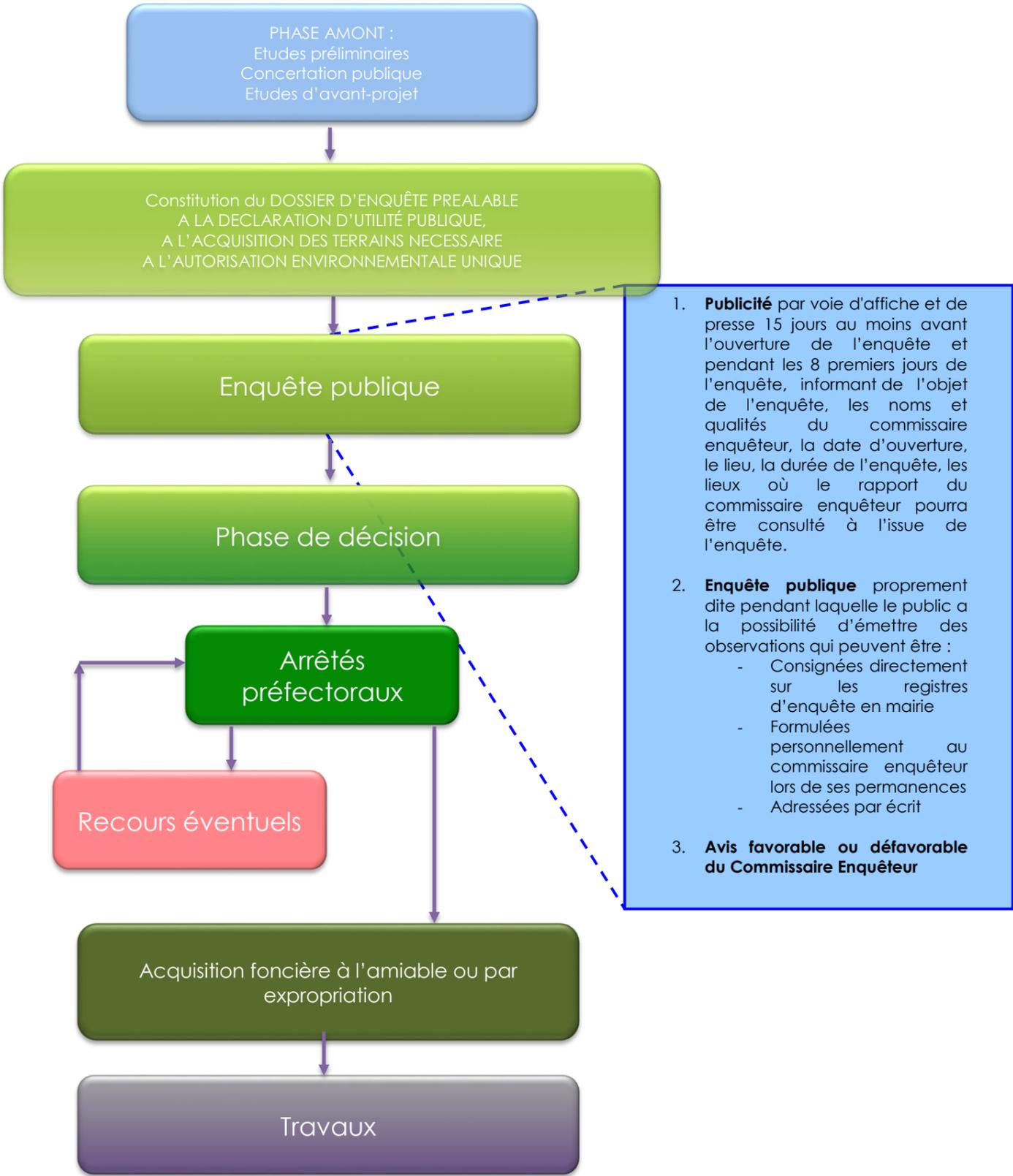
- Acquisitions foncières : 275 000 €
- Etudes et travaux : 5 500 000 €



PIECE B – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

Figure 21 : Procédure d'autorisation environnementale unique

Figure 22 : Schéma d'insertion de l'enquête dans la procédure administrative



1. Ces délais peuvent être suspendus, arrêtés ou prorogés : délai suspendu en cas de demande de compléments ; possibilité de rejet de la demande si dossier irrecevable ou incomplet ; possibilité de proroger le délai par avis motivé du préfet. 2. CNPN : Conseil national de la protection de la nature. 3. CODERST : Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. 4. CDNPS : Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

La présente pièce est requise au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement et développe les points suivants :

- La mention des textes qui régissent l'enquête publique (cf. § 3-),
- façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative (cf. § 2.1 et § 2.6 et suivants),
- la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation (cf. § 2.2).

1- OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête publique porte à la fois sur :

- L'Utilité Publique des travaux (article R. 123-2 du code de l'environnement),
- La demande d'autorisation environnementale unique intégrant la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées,
- L'enquête parcellaire (l'article R 11.19 du code de l'expropriation),

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par :

- les articles L 11-1 à L 11-7 et R 11-14-1 à R 11-14-15 du code de l'expropriation,
- les articles L 123-1 à L 123-6 du code de l'environnement,

La composition du dossier d'enquête est établie conformément aux dispositions de l'article R123-8 du code de l'environnement.

A noter que le projet est compatible avec la carte communale de Verrue et le PLU de Saint-Jean-De-Sauve (cf. pièce D).

2- INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

2.1 LE PROJET AVANT ENQUETE

Le schéma p. 30 synthétise les différentes étapes de déroulement du projet depuis les étapes d'études jusqu'à la phase travaux et fait apparaître l'état actuel de la procédure.

La procédure détaillée est la suivante et a été appliquée scrupuleusement:

Le Préfet saisit le Président du Tribunal Administratif afin de désigner un Commissaire Enquêteur. Le Commissaire Enquêteur est désigné dans un délai de 15 jours par le Président du Tribunal Administratif ou le membre du tribunal délégué à cette fin, à partir d'une liste d'aptitude. La présente enquête fait l'objet d'un arrêté d'ouverture et de mesures de publicité préalables, conformément à la réglementation.

Le préfet, après consultation du Commissaire Enquêteur, précise par arrêté :

- l'objet de l'enquête, la date à laquelle elle est ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à un mois ni excéder deux mois,
- le siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête (notamment les observations sur le dossier) peut être adressée,
- les lieux, jours et heures où le public peut consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet. Ces lieux sont habituellement la mairie de la ou des communes sur le territoire desquelles l'opération est projetée et, le cas échéant, la Préfecture ou la Sous-préfecture. Les observations peuvent être adressées par correspondance au Commissaire Enquêteur ou au Président de la Commission d'Enquête,
- les noms et qualités du Commissaire Enquêteur ou des membres de la Commission d'Enquête et de leurs suppléants éventuels,
- les lieux, jours et heures où le Commissaire Enquêteur ou un membre de la Commission d'Enquête se tient à la disposition du public pour recevoir ses observations,
- le ou les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public peut consulter le rapport et les conclusions du Commissaire Enquêteur.

Un avis portant ces indications à la connaissance du public est publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné, par les soins du Préfet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelée dans les huit premiers jours de celle-ci.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis est publié par voie d'affichage, et éventuellement par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le Préfet. Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes du territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe aux maires. En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité, le Département procède à l'affichage du même avis (visible de la voie publique) sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés.

L'enquête se tient dans les locaux prévus à cet effet dans les communes concernées par le projet. Le présent dossier ainsi qu'un registre d'enquête sont tenus à la disposition du public.

Par ailleurs, le commissaire Enquêteur est habilité à recevoir toutes les personnes ou représentants d'associations qui en font la demande. A l'expiration du délai, le registre d'enquête est clos, signé par les maires des communes concernées et transmis au commissaire enquêteur.

L'étude d'impact

Bien que l'article R. 122-2 du code de l'environnement dispense d'étude d'impact les travaux d'élargissement de voies (voir encadré), le Département a considéré que les impacts sur les zones humides et la localisation du projet au sein d'une zone Natura 2000 justifiaient que les impacts soient étudiés.

Extrait de la colonne des projets soumis au cas par cas :

« a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.

b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km.

c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km. »

2.2 A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

A l'issue de l'enquête publique, les Arrêtés Préfectoraux suivants seront délivrés:

- Arrêté de Déclaration d'Utilité Publique,
- Arrêté d'autorisation au titre de l'article R 214-1 du code de l'environnement,
- Arrêté de déclaration de cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- Ordonnance d'expropriation,

Les communes prendront un arrêté municipal de classement de certaines voies de desserte,

2.3 L'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX

C'est le Préfet qui décide de l'Utilité Publique du projet au regard des services offerts à la collectivité d'une part et des incidences du projet sur l'environnement et de la façon dont ces impacts sont amoindris voire compensés d'autre part.

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti, l'autorité de l'État décide de la Déclaration d'Utilité Publique (arrêté préfectoral). L'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et les considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

L'acte déclaratif d'utilité publique peut comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article 4 de la loi n° 95-101 du 2 Février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

La décision de refus de déclarer l'utilité publique d'un projet ou d'une opération doit être motivée.

La décision préfectorale doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Ce délai est majoré de six mois lorsque la Déclaration d'Utilité Publique ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'État.

La durée de validité de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est de cinq ans et est prorogeable de cinq ans.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication au recueil des actes administratifs.

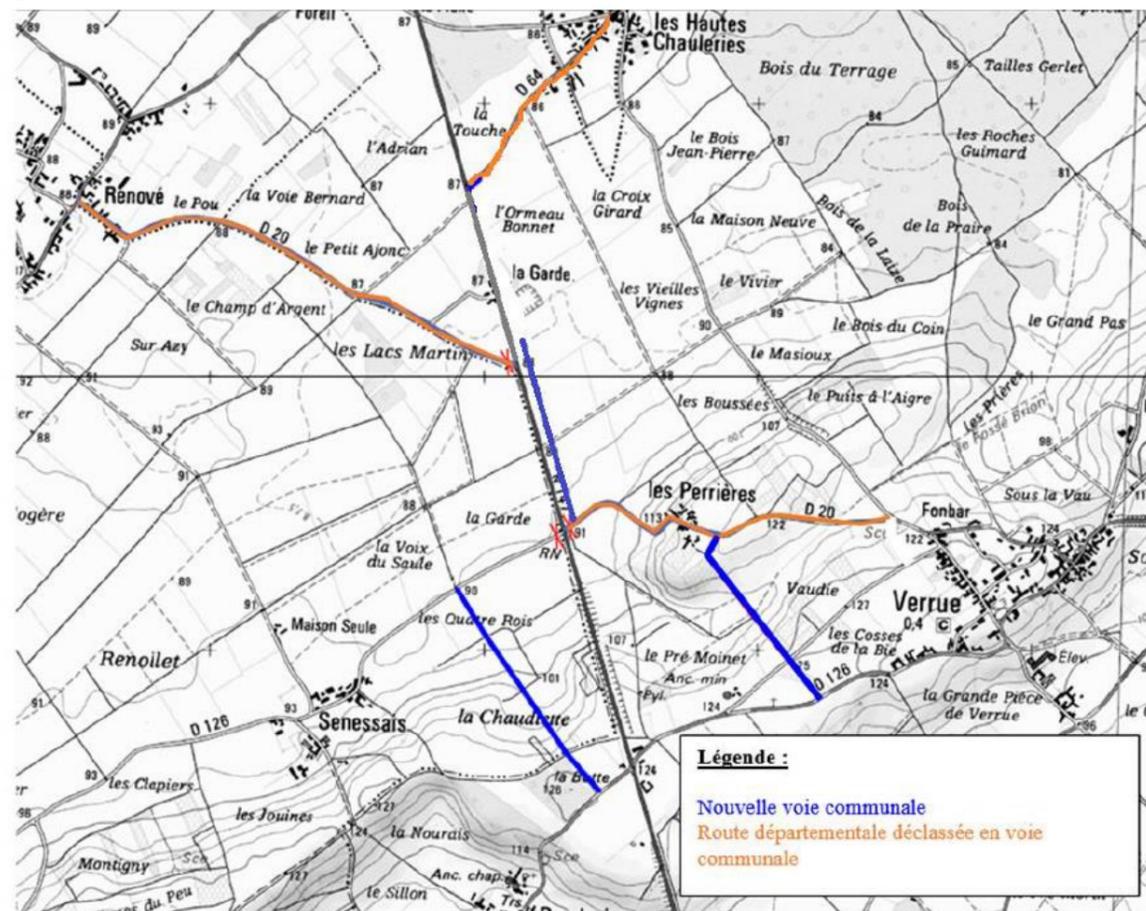
2.4 LE CLASSEMENT-DÉCLASSEMENT DES VOIES

A la suite de la fermeture des accès directs à la RD 347, des nouvelles voies vont être créées.

Les principes de classements / déclassements validés par le comité de pilotage sont les suivants :

- Les voies nouvelles de desserte des villages des Perrières et de Senessais ont vocation à être classées dans le domaine routier communal.
- La RD 20 dans sa section comprise entre la RD126 (agglomération de Verrue) et la RD67 (agglomération de Renoué) a vocation à être déclassée du domaine routier départemental au profit du domaine communal.
- La RD 64 dans sa section comprise entre la RD 347 et la RD 67 a vocation à être déclassée du domaine routier départemental au profit du domaine communal.

Figure 23 : Voies classées et déclassées



2.5 LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

L'enquête publique est organisée également dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale unique relative à la loi sur l'eau et aux milieux aquatiques et à la dérogation à la destruction d'espèces protégées et/ou d'habitats d'espèces.

Loi sur l'eau et milieux aquatiques

Les articles L. 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement définissent les procédures d'autorisation ou de déclaration à mettre en œuvre pour les installations, ouvrages, travaux et activités entraînant des prélèvements restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.

La route actuelle et le projet intercepte un bassin versant naturel qui s'écoule d'Est en Ouest au travers de la plaine agricole. L'ouvrage peut constituer un obstacle à l'écoulement des crues. Enfin, la future plateforme rejettera les eaux pluviales en plusieurs points de rejet.

C'est pourquoi, le projet est soumis à autorisation et fait l'objet d'une demande présentée en pièce D.

Dérogation à la destruction d'individus d'espèces protégées ou d'habitats d'espèces protégés

Le risque de destruction directe du fait du créneau projeté est jugé comme négligeable à faible. En revanche, l'impact lié au dérangement des espèces pendant les travaux ne fait guère de doute sur les espèces protégées notamment le bruant ortolan. C'est pourquoi une dérogation est également demandée (cf. Pièce G).

2.6 AU-DELÀ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.6.1 Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet

Lorsque les Arrêtés Préfectoraux mentionnés ci-avant auront été délivrés, aucune autre autorisation ni aucune autre décision ne sera nécessaire pour réaliser le projet.

2.6.2 Les études de détails

Le Département engagera, les études de détails nécessaires à la définition précise du projet et donc des terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

Le projet qui sera réalisé pourra différer – le cas échéant, sans nouvelle enquête, si les modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du projet – de celui faisant l'objet du présent dossier, compte tenu notamment des observations recueillies au cours de l'enquête.

2.6.3 La déclaration de projet

Aux termes de l'enquête publique, le Département devra se prononcer auprès de l'autorité compétente de l'Etat, sur l'intérêt général du projet, par la voie de cette déclaration de projet, en application de l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement.

Ce document mentionne l'objet de l'opération, tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête, et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Il indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si cette déclaration de projet n'est pas intervenue dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

C'est à l'issue de cette transmission que l'autorité compétente de l'Etat décidera de la Déclaration d'Utilité Publique (par une décision motivée).

Une fois l'opération déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet ne pourra être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la Déclaration d'Utilité Publique. Les vices qui pourraient affecter la légalité externe de cette déclaration de projet sont sans incidence sur la légalité de la Déclaration d'Utilité Publique.

2.6.4 LE PARCELLAIRE A ACQUERIR ET LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

Le projet nécessite des acquisitions foncières. L'application cadastrale issue du levé topographique terrestre indique les parcelles impactées par les travaux appartiennent aux domaines privés des communes et à des propriétaires privés.

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation susceptible de succéder à la Déclaration d'Utilité Publique, faisant l'objet du présent dossier, sera conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Le délai des expropriations, sauf prorogation, est fixé à cinq ans.

A tout moment de la procédure, les propriétaires concernés pourront conclure des accords amiables avec le Département. Les acquisitions foncières qui ne pourront être réalisées à l'amiable, nécessiteront le recours à une procédure d'expropriation.

Les parcelles concernées sont listées dans le dossier d'enquête parcellaire (pièce H).

L'enquête parcellaire et l'arrêté de cessibilité

L'enquête parcellaire est conduite en vertu des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles R.131-1 à R.132-4).

Elle a pour but de procéder à la détermination contradictoire des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

L'enquête parcellaire sera réalisée dans le même temps que l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Postérieurement à la clôture de l'enquête publique, le préfet prononce l'arrêté de cessibilité, c'est-à-dire déclare "cessibles" les propriétés ou parties de propriétés dont l'acquisition est poursuivie par l'administration.

Aucun délai n'est prévu entre la clôture de l'enquête parcellaire et l'arrêté de cessibilité. L'arrêté de cessibilité est un acte non réglementaire. Il doit, en conséquence, être notifié, mais la régularité ou l'absence de cette notification n'est pas soumise au contrôle du juge judiciaire.

L'arrêté de cessibilité est caduc s'il n'a pas été transmis au greffe du juge de l'expropriation dans les 6 mois de sa date et l'ordonnance qui vise un tel arrêté doit être annulée.

La caducité de l'arrêté de cessibilité n'est une cause d'annulation de l'ordonnance que si le juge a prononcé l'expropriation en constatant que cet arrêté était caduc, mais le juge n'a pas compétence pour apprécier la validité de cet acte.

Indépendamment des accords à l'amiable qui pourront être passés pour la cession des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, la procédure d'expropriation judiciaire sera conduite, si nécessaire, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La phase judiciaire de l'expropriation, qui s'achèvera avec la prise de possession du terrain, a pour finalité de transférer la propriété du bien exproprié dans le patrimoine de l'autorité expropriante et d'indemniser le propriétaire exproprié. Elle est ainsi marquée par plusieurs étapes fondamentales :

Le transfert de propriété

- par cessions amiables, elles peuvent être :
 - soit antérieures à la Déclaration d'Utilité Publique (ces accords peuvent porter sur l'immeuble ou sur le prix ou sur les deux à la fois, ce sont des ventes ordinaires soumises aux règles du droit commun mais - par soucis d'équité quant aux indemnisations versées - le maître d'ouvrage pourra, s'il le souhaite, solliciter auprès du juge de l'expropriation une ordonnance de donné acte qui produira alors les mêmes effets qu'une ordonnance d'expropriation);
 - soit postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique mais antérieures à l'ordonnance d'expropriation (ces cessions ont tous les caractères attachés à l'ordonnance d'expropriation);
 - soit postérieures au transfert de propriété par ordonnance.
- par ordonnance d'expropriation : le dossier est transmis par le Préfet au juge de l'expropriation (au Tribunal de Grande Instance) du département dans lequel sont situés les biens à exproprier. L'ordonnance doit être prononcée par le juge dans un délai de 8 jours à compter de la réception du dossier. Elle désigne chaque immeuble exproprié, précise l'identité des expropriés et indique le bénéficiaire de l'expropriation.

La fixation des indemnités

Cette procédure peut intervenir à tout moment, même dès le début de la procédure, à la condition que les biens à exproprier ainsi que les propriétaires soient bien identifiés. A défaut d'accord amiable dans le délai d'1 mois à partir de la notification des offres, le juge de l'expropriation peut être saisi, soit par l'expropriant, soit par l'exproprié. Dans les 8 jours, le juge fixe, par ordonnance, la date de la visite des lieux et de l'audition des parties.

La visite des lieux doit être faite par le juge dans les 2 mois à compter de son ordonnance.

Ensuite, si à l'expiration d'un délai de 8 jours à compter du transport sur les lieux, l'expropriant et l'exproprié sont toujours en désaccord sur les conditions de l'indemnisation, le juge se prononce par un jugement motivé.

Le paiement et ses conséquences

Le principe du paiement ou de la consignation de l'indemnité préalablement à la prise de possession domine le droit de l'expropriation. En effet, la prise de possession ne peut intervenir que si :

- l'ordonnance d'expropriation ou la cession amiable sont intervenues et l'ordonnance notifiée et publiée au fichier immobilier;
- les indemnités sont payées ou consignées;
- et si un délai d'un mois s'est écoulé entre le paiement (ou la consignation) et la prise de possession.

2.6.5 La construction et l'exploitation de l'ouvrage

La mise en service effective du projet sera effectuée dès l'achèvement de l'ensemble des travaux.

Toutefois, la réalisation du projet se fera sous circulation, afin de ne pas bloquer totalement l'accès aux zones environnantes. Le projet a d'ailleurs été pensé de manière à pouvoir maintenir autant que possible la circulation sur la RD 347 actuelle sans avoir besoin de mettre en œuvre un itinéraire bis.

3- TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

Textes relatifs à la procédure d'autorisation environnementale unique

- Article R181-1 du code de l'environnement relatif à l'autorisation environnementale
- Article R181-13 et suivants du code de l'environnement précisant le contenu de la demande d'autorisation
- Article R181-16 et suivants du code de l'environnement décrivant l'instruction de l'autorisation environnementale depuis la phase d'examen jusqu'à la phase de décision

Code de l'environnement :

- Articles L.122-1 à L.122-3 relatif aux études d'impact modifiés par l'ordonnance du 3 août 2016 ou celle du 26 janvier 2017
- Articles L.123-1 à L.123-16 relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique modifié par la loi du 8 août 2016
- Articles R.122-1 à R.122-14 relatifs aux études d'impact modifiés par décret du 11 août 2016
- Article R.123-1 sur le champ d'application des enquêtes publiques
- Article L.126.1 relatif à la déclaration de projet (issu de la Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité)
- Articles R.126-1 à R.126-4. relatifs à la Déclaration de projet

Code l'expropriation pour cause d'Utilité Publique, notamment :

- Articles L.110-1 et L.112-1 sur l'enquête publique et son déroulement modifiés le 1^{er} janvier 2017
- Articles R.111-1 et suivants relatifs au déroulement de l'enquête publique
- Articles R.121-1 à R.121-2 relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique
- Articles R.131-1 à R.131-10 Relatifs à l'enquête parcellaire

Code rural et de la pêche maritime

- articles L.123-24 à L.123-26 relatifs aux opérations liées à la réalisation de grands ouvrages publics.

Textes relatifs à la route

- Loi n° 89-93 du 22 Juin 1989 et décret n°89-631 du 4 Septembre 1989 relatifs au Code de la voirie routière
 - Articles L.131-4 ; L.131-5 et L.141-1 et suivants et R.131-5 du code de la voirie routière

Texte relatif à la répartition des responsabilités et des charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement de voies.

- Décret n° 2017-299 du 8 mars 2017 portant application de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement de voies et modifiant le code général de la propriété des personnes publiques

Textes relatifs à la protection de la nature et des paysages

- Article L.411-2 du Code de l'Environnement relatif à la dérogation de destruction d'espèces protégées
- Loi n° 93-24 du 8 Janvier 1993 (article L.350-1 à L.411-5 du Code de l'Environnement) sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquête publique, notamment ses articles 3 et 4 modifiant respectivement le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et la loi n°83-630 du 12 Juillet 1983 (articles L.123-1 à L.123-16 du Code de l'environnement)

Textes relatifs à la protection du patrimoine culturel

- Articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine relatifs à la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive modifiés le 1^{er} mars 2017
- Articles L.531-14 à L.531-19 Code du patrimoine relatifs aux découvertes fortuites modifiés le 1^{er} mars 2017
- Articles R.531-8 à R.531-10 du Code du patrimoine relatifs aux découvertes fortuites modifiés le 1^{er} mars 2017

Textes relatifs à la protection de l'eau

- Articles L.210-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques
- Articles L.214-1 à L.214-3 du code de l'environnement relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques modifiés le 1^{er} mars 2017

Textes relatifs au bruit

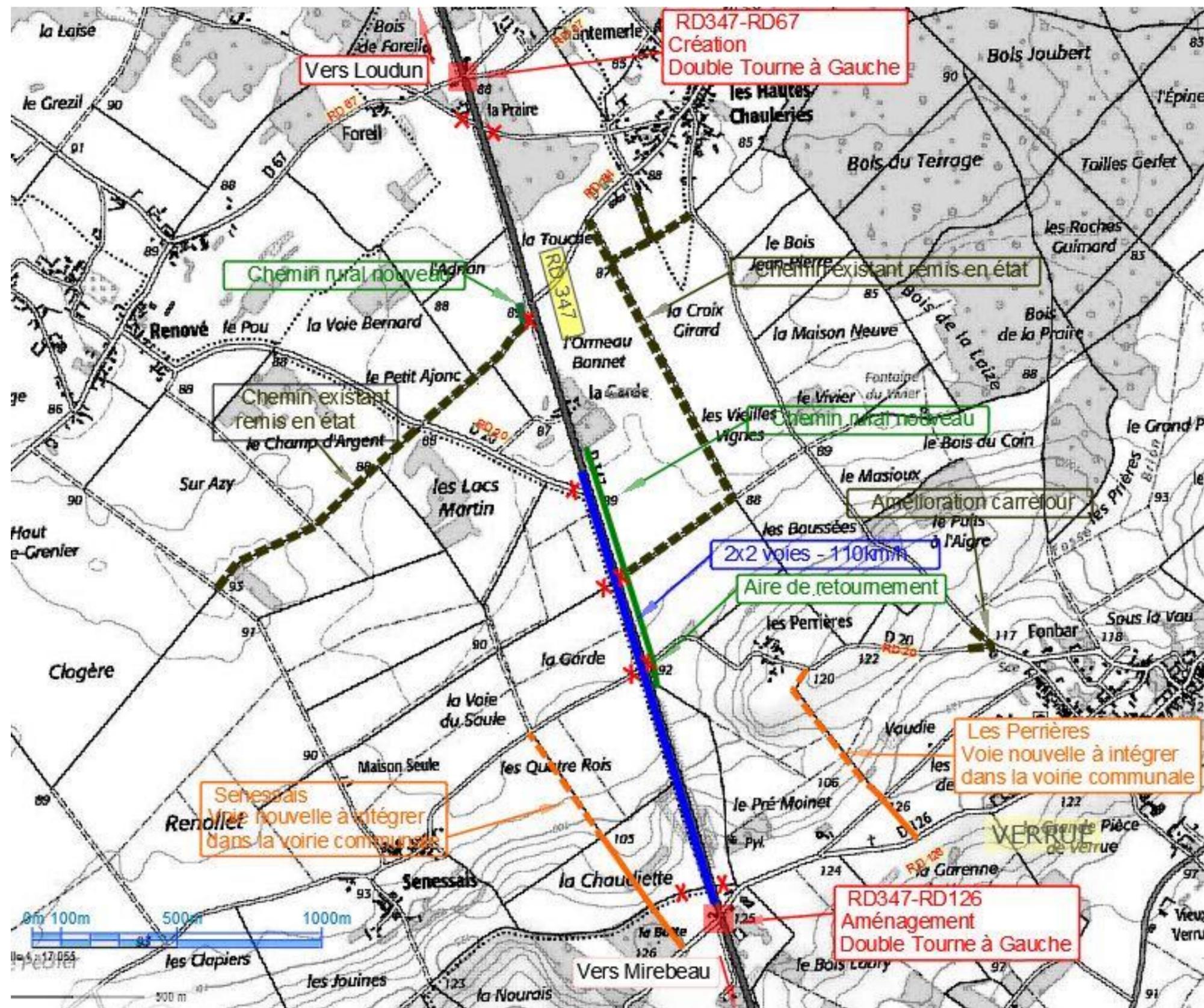
- Articles L.571-1 à L.571-26 du Code de l'environnement relatif à la lutte contre le bruit modifiés le 1^{er} mars 2017
- Ordonnance du 12 novembre 2004 modifiant la loi du 31/12/92

Textes relatifs à l'air

- Articles L.220-1 à L.229-54 du Code de l'Environnement relatifs à l'air et à l'atmosphère modifiés le 1^{er} mars 2017

PIECE C – PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Figure 24 : Plan au 1/15 000







Principes d'aménagement du Tourne A Gauche Carrefour RD347 / RD67



Principes d'aménagement du Tourne A Gauche Carrefour RD347 / RD126