

RN 149

Etudes préalables – Fuseau de 300 m

Déviations de Parthenay

Concertation

6 octobre 2015



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Poitou-Charentes

Public concerné

- **Conseils municipaux de Viennay ,Parthenay, Chatillon Sur Thouet et La Peyratte**
- **Le public**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

POITOU-CHARENTES



Concertation

Ordre du jour

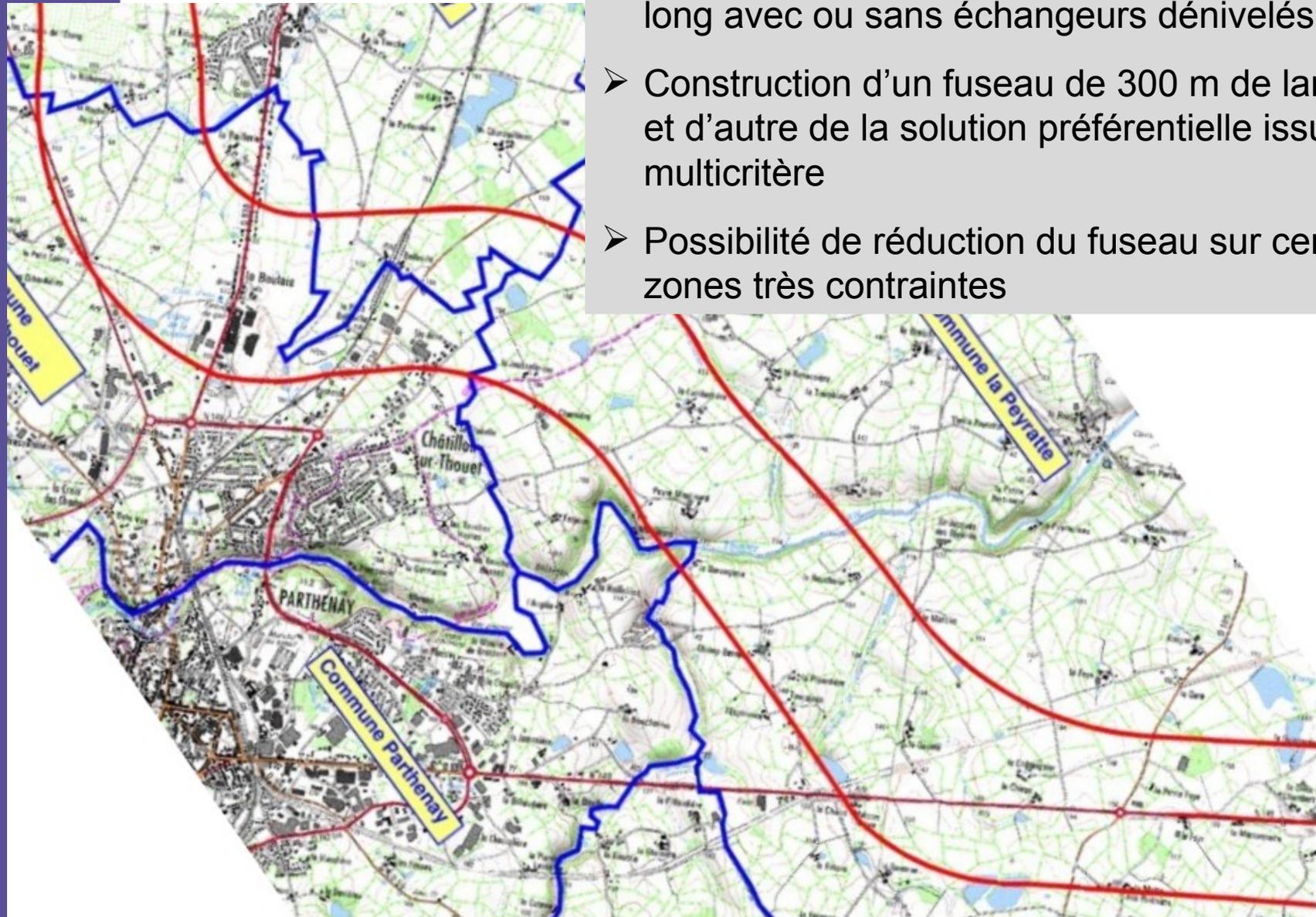
- **Rappel des étapes antérieures**
- **Présentation des résultats des études**
 - Principe de définition du fuseau de 300 m
 - Présentation des variantes techniques
 - Analyse comparative par thématique
- **Le fuseau préférentiel**
- **Concertation**
- **Suite donnée à l'étude**
- **Questions diverses**



1 – Rappel des étapes antérieures

Objectif : réduction du fuseau de 1 000 m à 300 m

- Etude de tracé de variantes (en plan, en travers et en long avec ou sans échangeurs dénivelés)
- Construction d'un fuseau de 300 m de largeur de part et d'autre de la solution préférentielle issue l'analyse multicritère
- Possibilité de réduction du fuseau sur certaines zones très contraintes



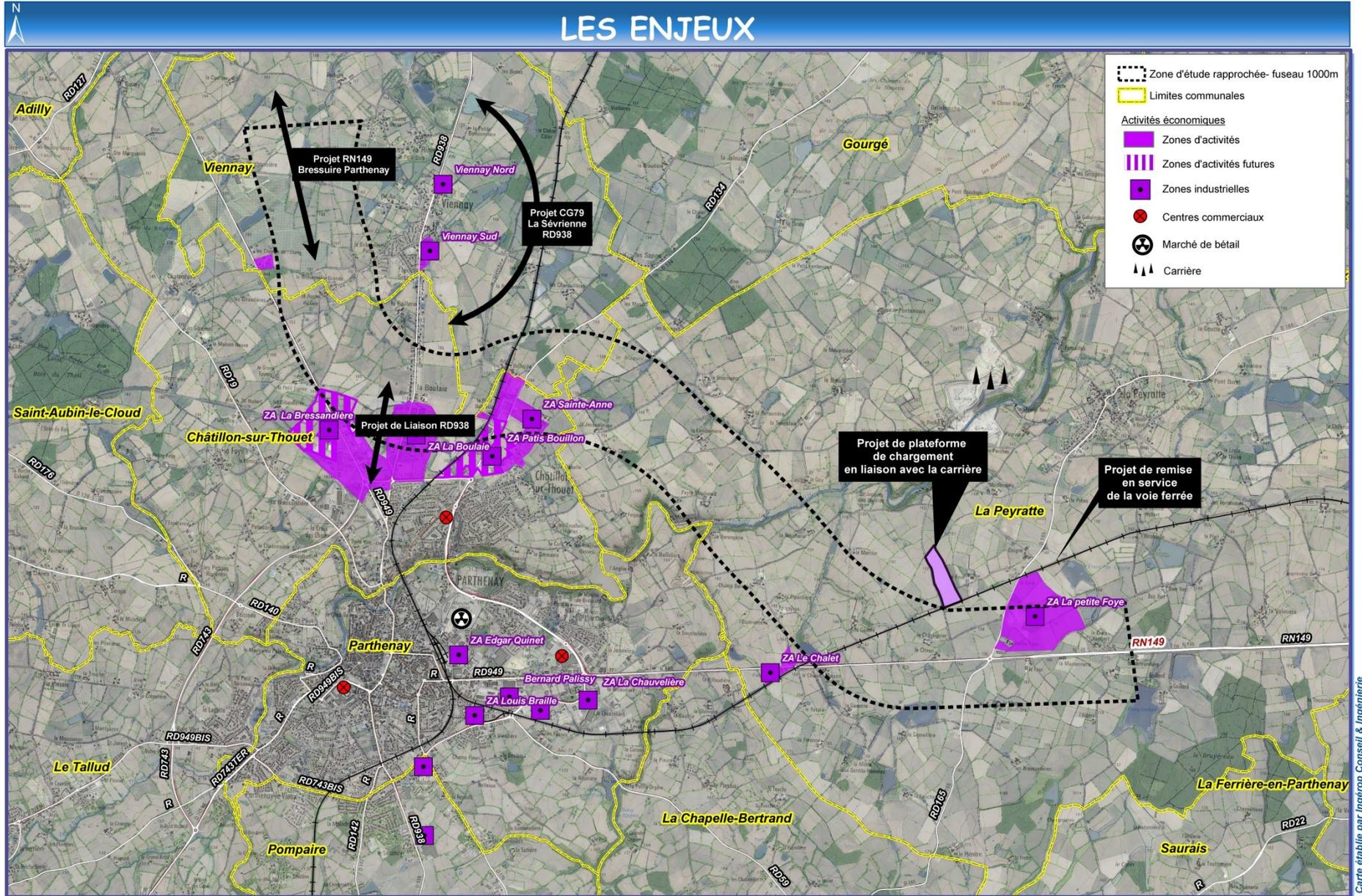
1 – Rappel des étapes antérieures

Le marché fait l'objet d'une tranche ferme et de 3 tranches conditionnelles :

N° tranche	Descriptif
TRANCHE FERME	Appropriation des études réalisées antérieurement
TRANCHE CONDITIONNELLE 1	Analyse du territoire - Mise à jour des études antérieures (bibliographie et inventaire complémentaire)
TRANCHE CONDITIONNELLE 2	Analyse du parti d'aménagement
TRANCHE CONDITIONNELLE 3	Etudes des variantes Détermination des fuseaux de 300 m de moindre contrainte dans le fuseau du 1000 m Proposition de la variante privilégiée Concertation

1 – Rappel des étapes antérieures

a - Rappel des enjeux – Activités économiques



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

POITOU-CHARENTES



Concertation

Carte établie par Ingérop Conseil & Ingénierie

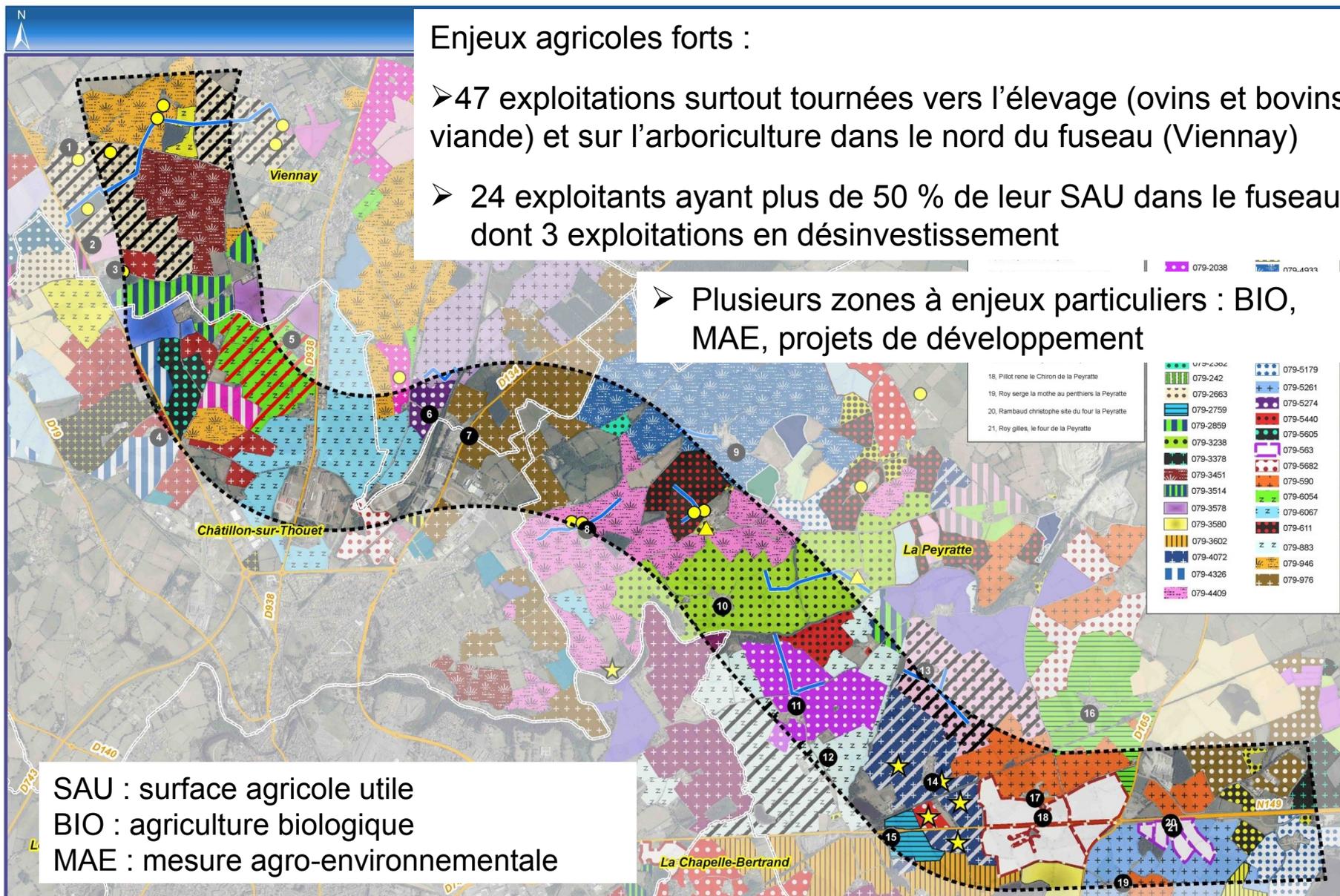
1 – Rappel des étapes antérieures

a - Rappel des enjeux - Agriculture

Enjeux agricoles forts :

- 47 exploitations surtout tournées vers l'élevage (ovins et bovins viande) et sur l'arboriculture dans le nord du fuseau (Viennay)
- 24 exploitants ayant plus de 50 % de leur SAU dans le fuseau dont 3 exploitations en désinvestissement

- Plusieurs zones à enjeux particuliers : BIO, MAE, projets de développement



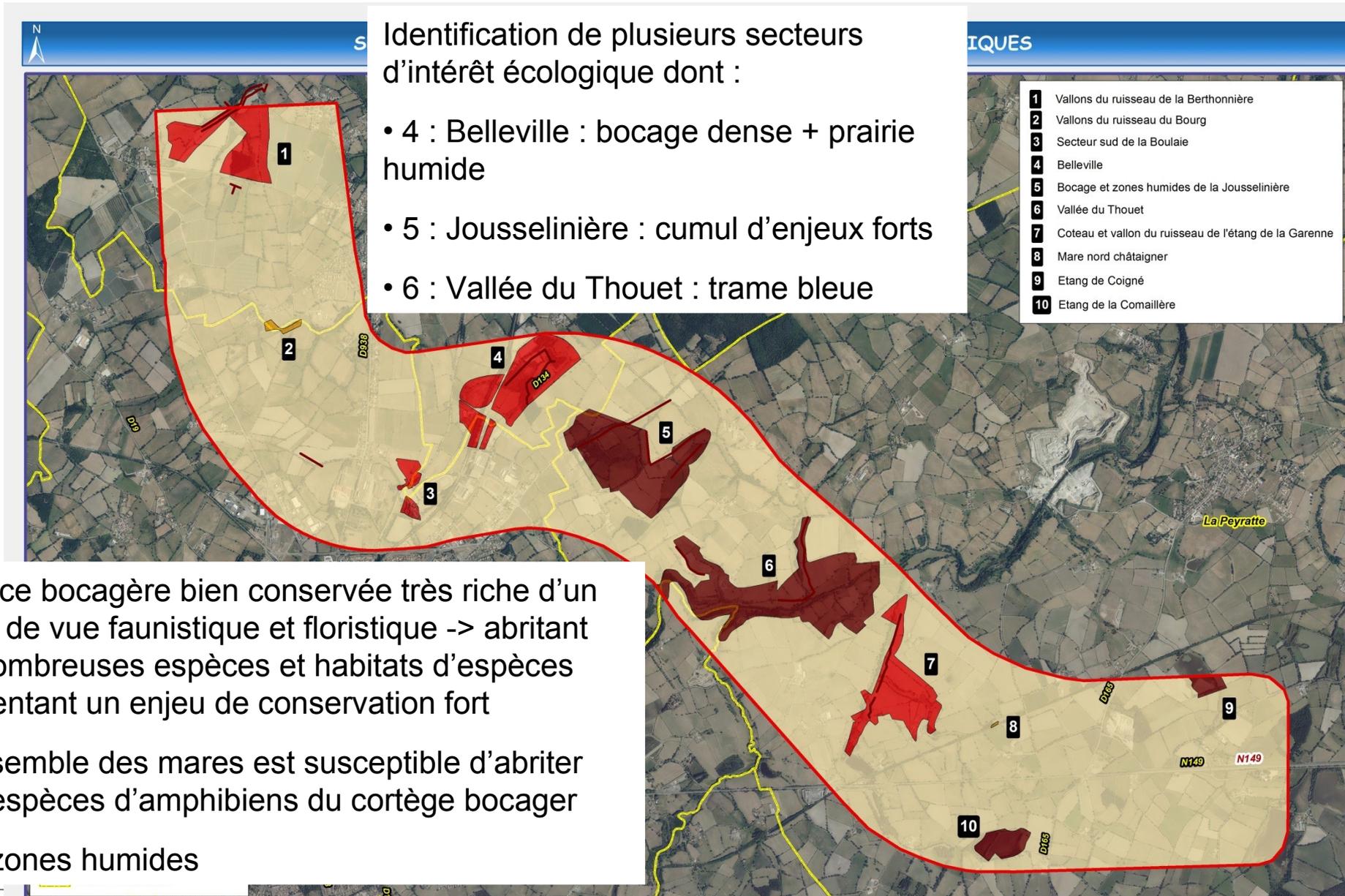
Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
POITOU-CHARENTES



Concertation

1 – Rappel des étapes antérieures

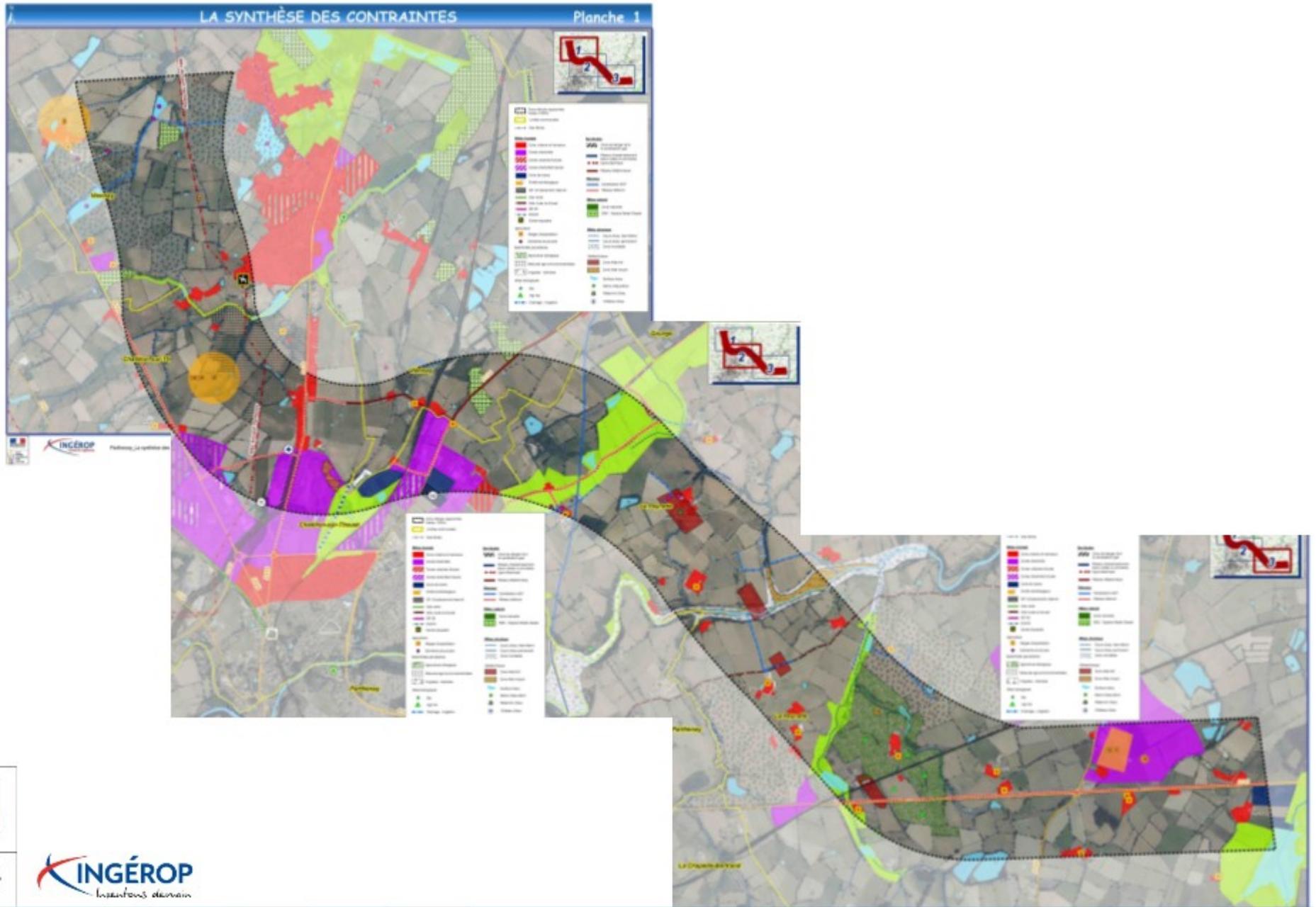
a - Rappel des enjeux environnementaux



- Matrice bocagère bien conservée très riche d'un point de vue faunistique et floristique -> abritant de nombreuses espèces et habitats d'espèces présentant un enjeu de conservation fort
- L'ensemble des mares est susceptible d'abriter des espèces d'amphibiens du cortège bocager
- Les zones humides

1 – Rappel des étapes antérieures

a – Synthèse des enjeux et contraintes



Direction régionale
de l'Environnement
de l'Aménagement
et du Logement

POITOU-CHARENTES



Concertation

1 – Rappel des étapes antérieures

b – Choix du parti d'aménagement

Objectifs recherchés :

- Améliorer la sécurité routière
- Améliorer les dessertes routières locales et de transit (activités économiques)
- Réduire les encombrements sur cet axe chargé,
- Réduire les nuisances aux riverains (air, bruit, congestion du réseau routier).

3 types de fonctions attendues :

- Fonction de **transit**, liaison à **moyenne ou grande distance** : transports de marchandises et de voyageurs, migrations touristiques,
- Fonction de **liaison à courte distance** : type domicile – travail,
- Fonction **de desserte et structuration des territoires** avoisinants : desserte des zones d'activités actuelles et à venir.



1 – Rappel des étapes antérieures

b – Choix du parti d'aménagement

Analyse faite suivant plusieurs possibilités d'aménagements : aménagement sur place, variante « 0 », bi-directionnelle, 2x1 voies, 2x2 voies, boulevard inter-urbain.

Nécessité de réduire la consommation d'espaces, notamment en termes agricole

Nécessité de préservation de l'habitat, des éco-systèmes et de la biodiversité au regard des emprises d'un projet

Un profil en 2x1 voies ou 3 voies, avec créneaux de dépassement, qui répond à l'évolution du trafic

Calcul socio-économique pour une 2x2 voies très défavorable qui fragilise le projet

Quel que soit le profil retenu, il faut noter que le niveau de circulation sur la déviation (transit) sera inférieur au niveau de circulation sur la RN 149 actuelle (desserte locale). L'attractivité de la déviation (nombre d'échanges) devra donc être particulièrement étudiée .



1 – Rappel des étapes antérieures

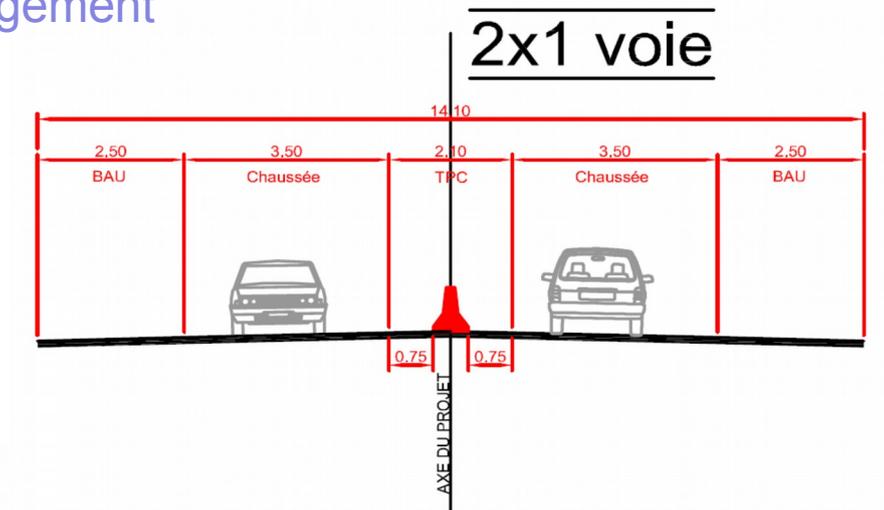
b – Choix du parti d'aménagement

Parti d'aménagement à 2x1 voies (avec créneaux de dépassement)

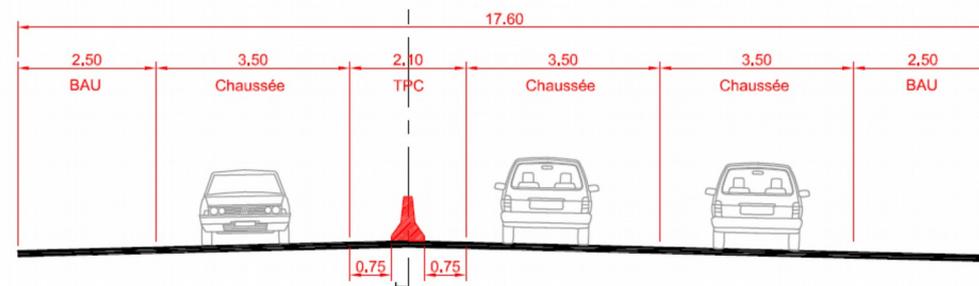
Route à chaussée séparée

Recommandations du Guide technique du SETRA (septembre 2011)

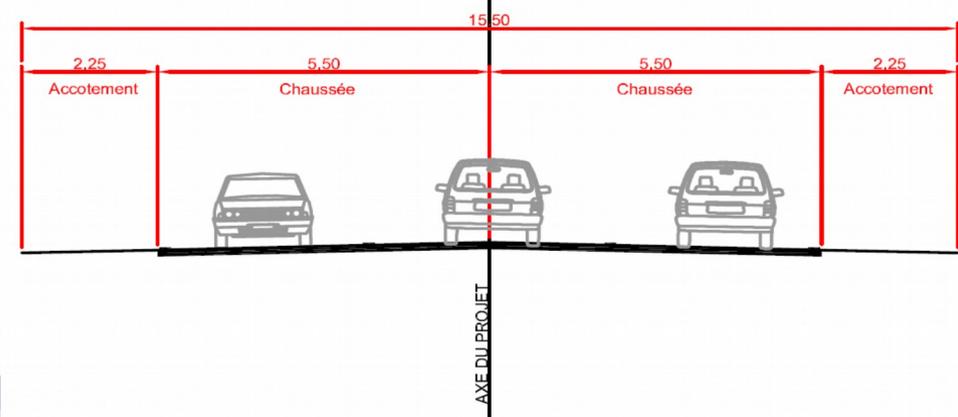
90 km/h en section courante et 110 km/h sur les créneaux de dépassement



2x1 voie avec créneau



3 voies



Parti d'aménagement à 3 voies

Route bidirectionnelle à 3 voies avec affectation de la voie centrale

Cahier technique du Conseil général des Deux-Sèvres : caractéristiques en plan plus souples

90 km/h en section courante



1 – Rappel des étapes antérieures

b – Choix du parti d'aménagement

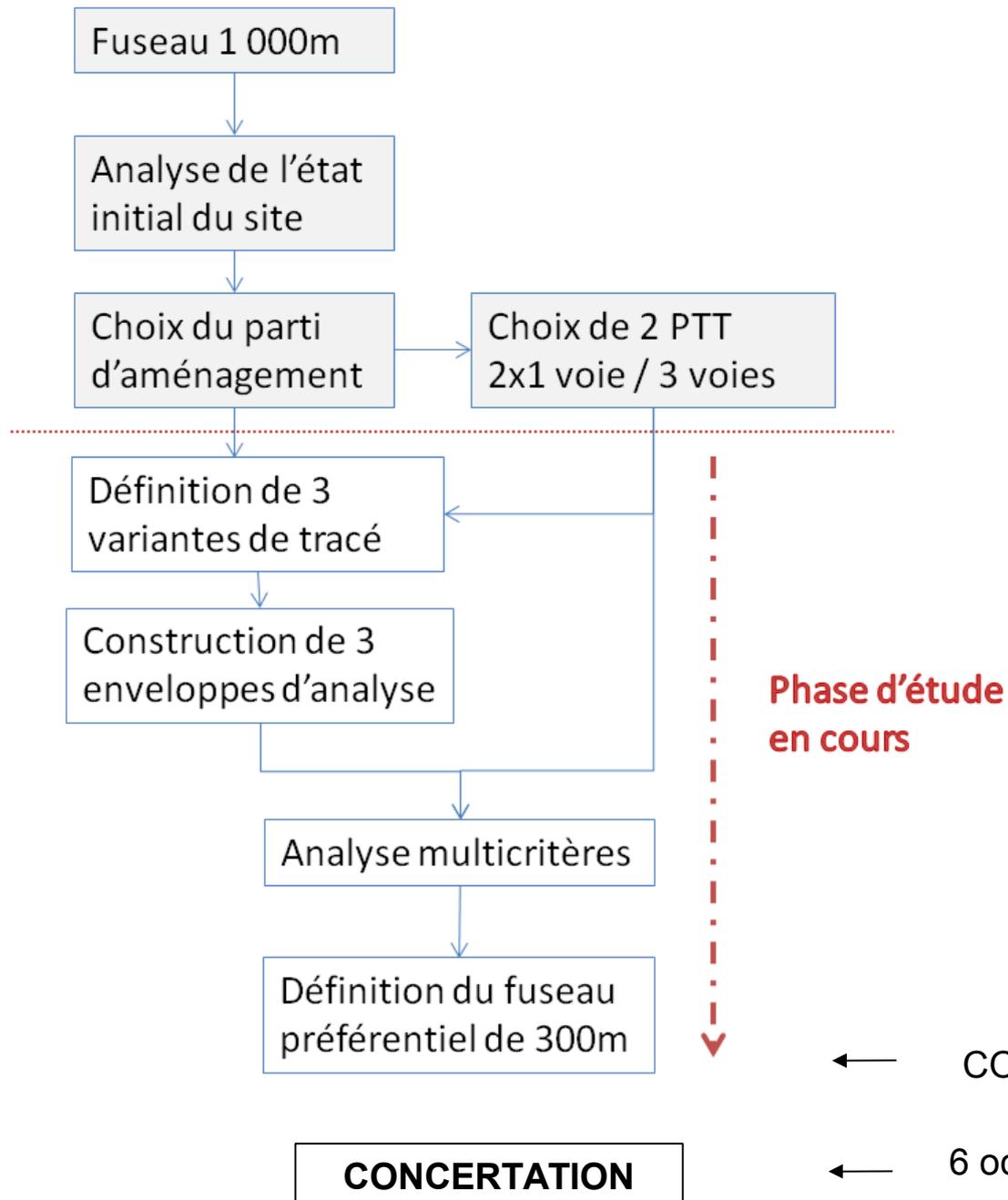
Points d'échanges

- Échanges à niveau (giratoires)
- 3 points d'échanges envisagés :
 - Raccordement à la RN149 à l'Ouest
 - Raccordement à la RD938
 - Raccordement à la RN149 à l'Est

• Rétablissements

- La voie ferrée Parthenay / Thouars
- La RD 134 (Gourgé)
- L'ancienne voie ferrée Poitiers - Parthenay
- Les autres rétablissements ne sont pas étudiés à ce stade (études préliminaires)

2 – Présentation des résultats d'étude



PPT : profil en travers type



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
POITOU-CHARENTES



Concertation

CONCERTATION

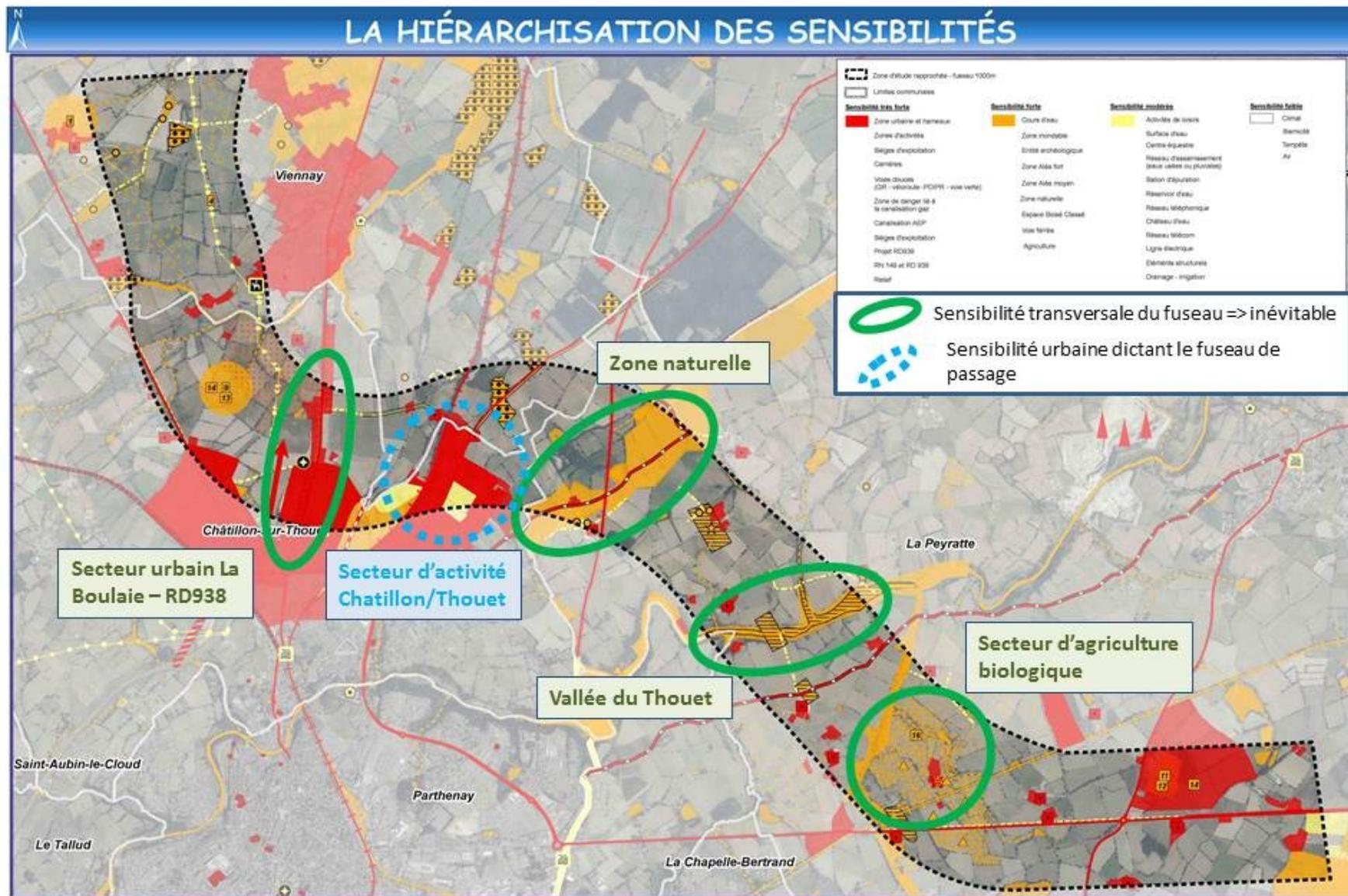
← COPIIL du 26 juin 2015

← 6 octobre 2015

2 – Présentation des résultats d'étude

a – Définition des variantes

Prise en compte des enjeux environnementaux



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
POITOU-CHARENTES



Concertation

Carte établie par Ingerop, Consultant & Ingénieur

2 – Présentation des résultats d'étude

a – Définition des variantes

SUITE COPIL de décembre 2014

LA BOULAIE => passage au niveau du secteur urbanisé

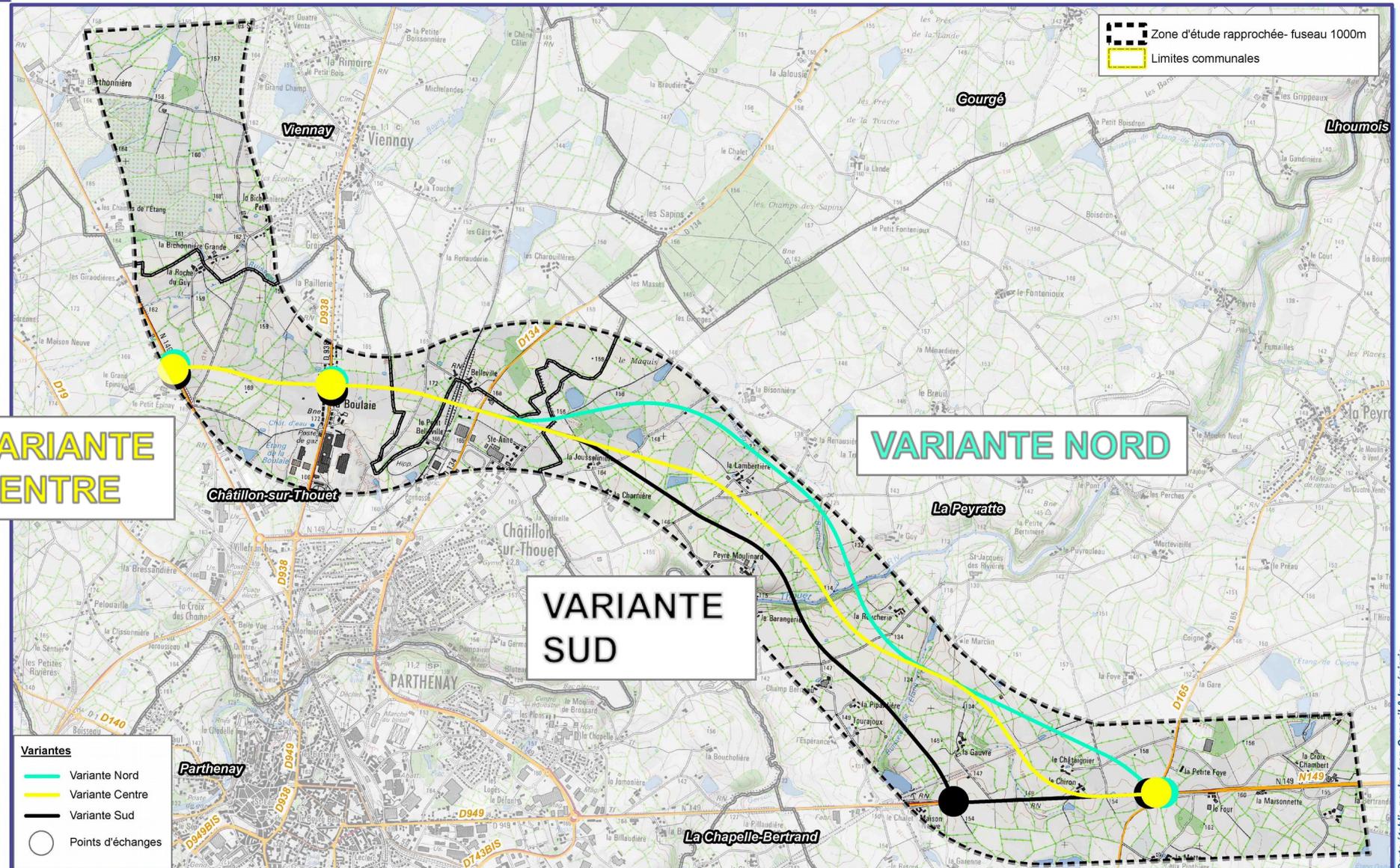


LA PETITE FOYE => raccordement sur le carrefour giratoire existant

2 – Présentation des résultats d'étude

a – Définition des variantes

Trois variantes retenues



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

POITOU-CHARENTES

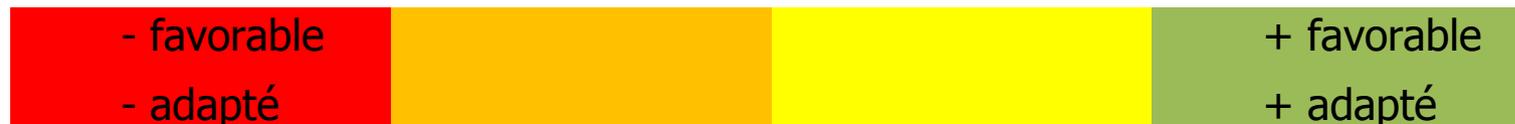


Concertation

Carte établie par Ingérop Conseil & Ingénierie

2 – Présentation des résultats d'étude

b – Méthodologie comparative des 3 variantes



Usages et fonctionnalités

- Fonctionnalités
- Critères techniques
- Capacité et trafic

Environnement

- Milieu physique : relief, géologie, eau, risques naturels
- Milieu humain : bâti, urbanisme, bruit, air et santé, réseaux et servitudes, agriculture,
- Milieu naturel
- Paysage

Socio-économie

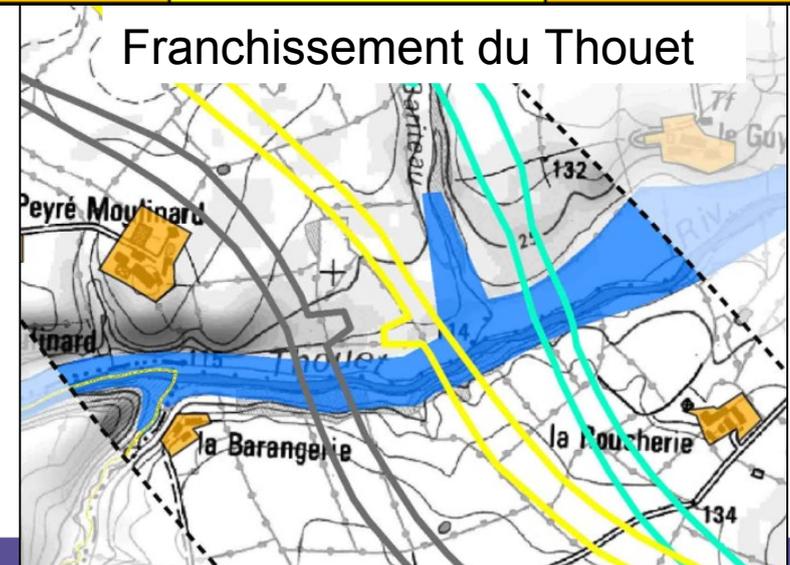
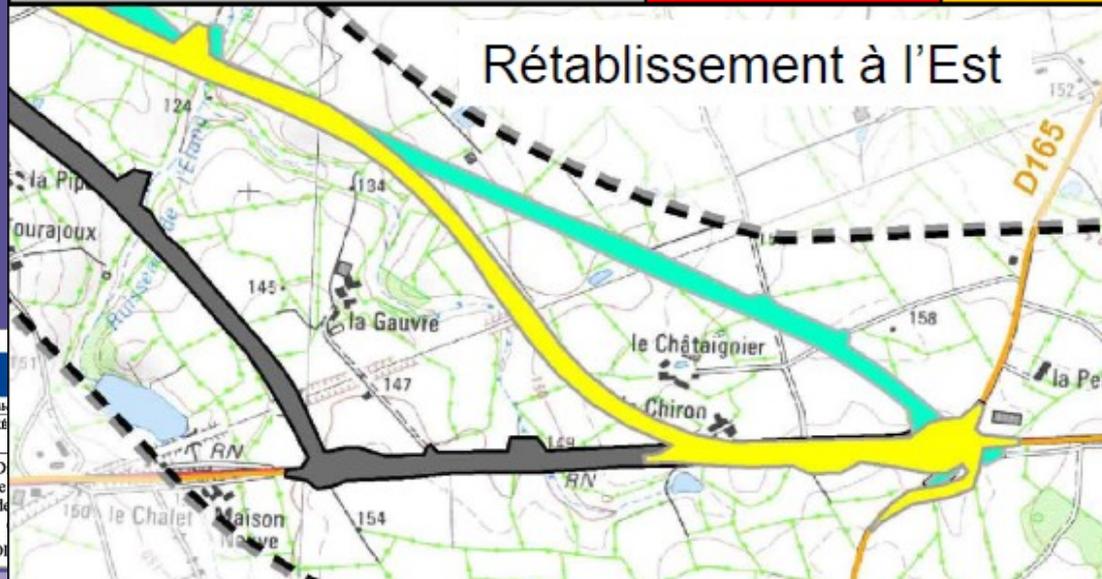
- Bilan socio-économique

2 – Présentation des résultats d'étude

c – USAGES ET FONCTIONNALITES

CRITERES TECHNIQUES

	Variante 0	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Critères techniques				
Linéaire		8 520 m	8 340 m	8 545 m
Géométrie			avec reprise du tracé Nord	
Equilibre déblai/remblai				
Points d'échanges				1 carrefour supplémentaire
Ouvrages d'art		calage précis des piles à définir selon les structures géotechniques et les impacts hydrauliques (remous en amont).		
Assainissement			avec reprise du tracé Nord	Plus difficile sur la section de reprise de voie existante
sécurité		respect des normes de sécurité		
Coût d'investissement		Entre 63 et 65 M€ TTC valeur 2015		
SYNTHESE Critères techniques				

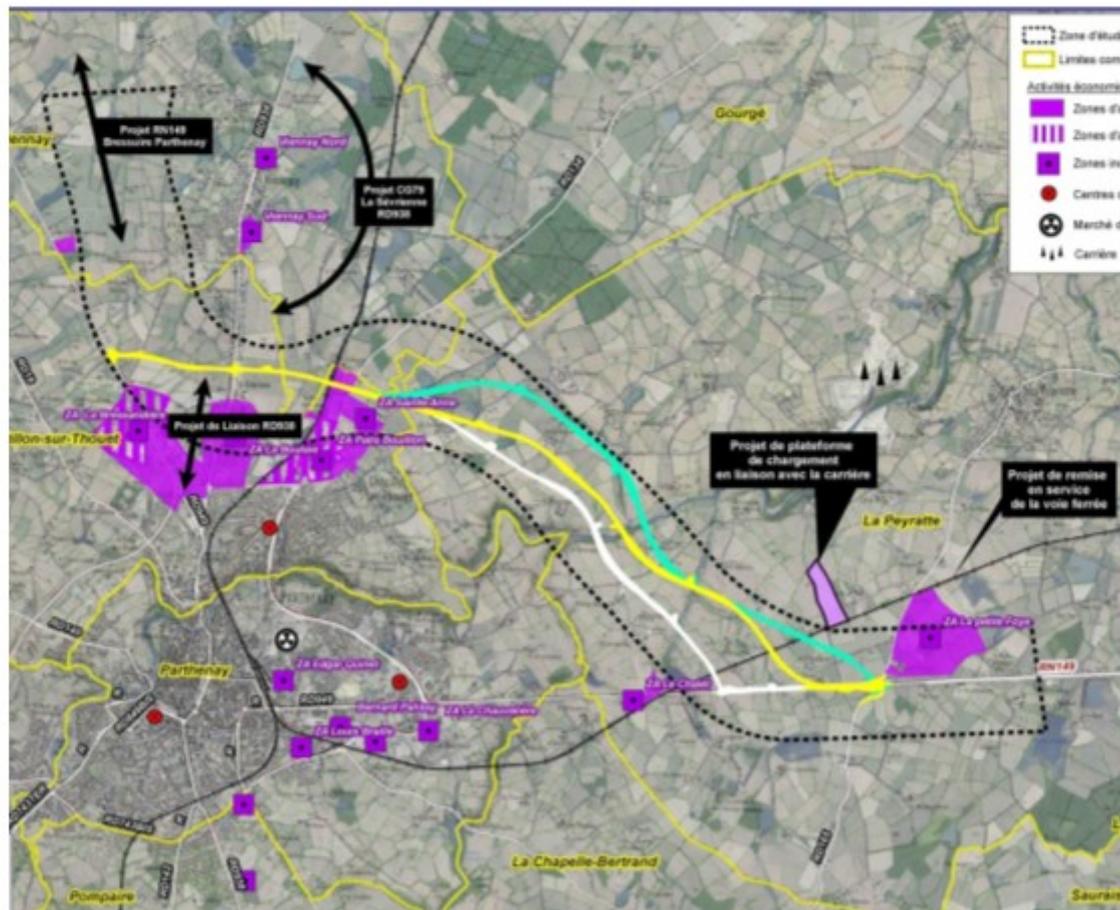


2 – Présentation des résultats d'étude

c – USAGES ET FONCTIONNALITES

FLUIDITE ET TEMPS DE PARCOURS

La capacité et le trafic	Variante 0	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Répartition du trafic à terme		trafics identique pour toutes les variantes		
Fluidité du trafic		1 carrefour giratoire en moins		
Temps de parcours		1 carrefour giratoire en moins		
Lisibilité des dessertes et facilité des échanges				



2 – Présentation des résultats d'étude

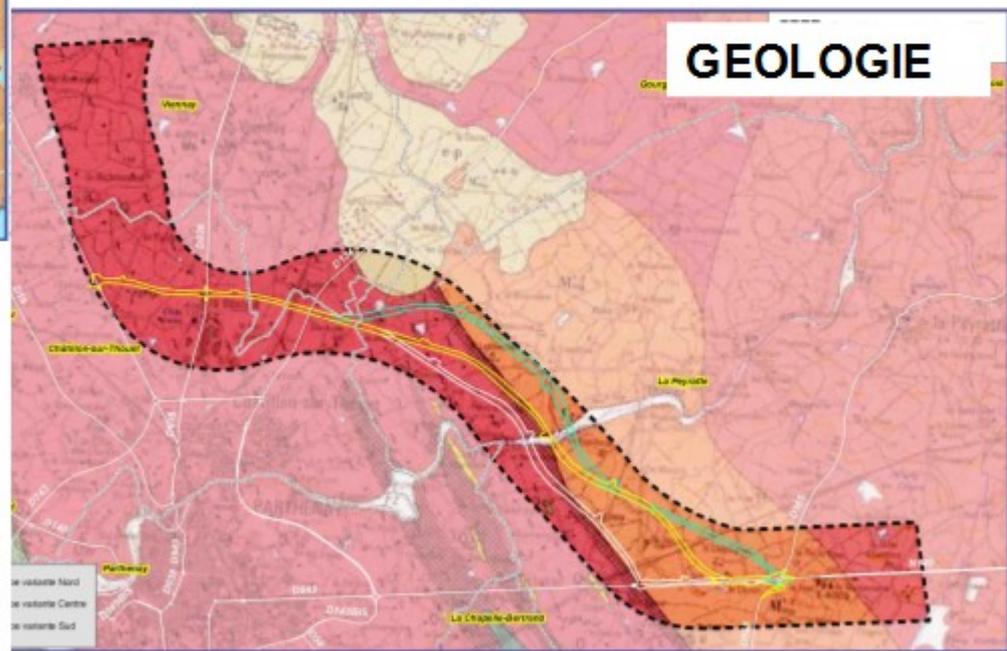
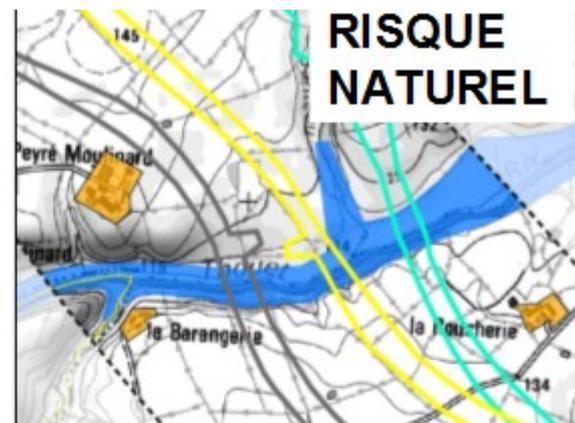
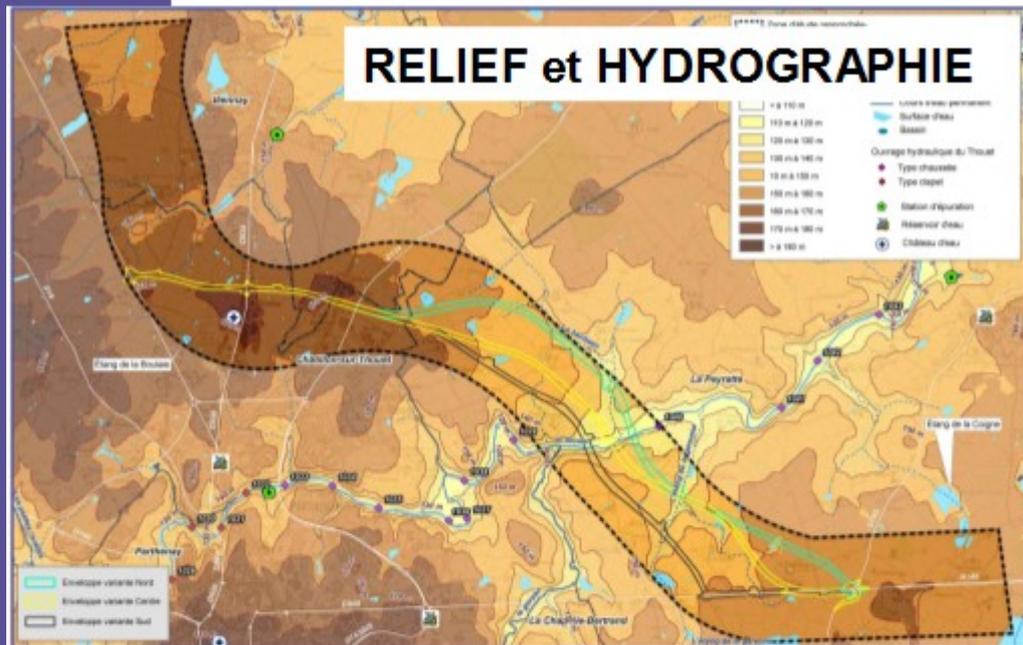
c – USAGES ET FONCTIONNALITES

USAGES ET FONCTIONNALITE	Variante 0	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Fonctionnalités				
Critères techniques				
Capacité et trafics				
Synthèse « usages et fonctionnalités »		2	1	2

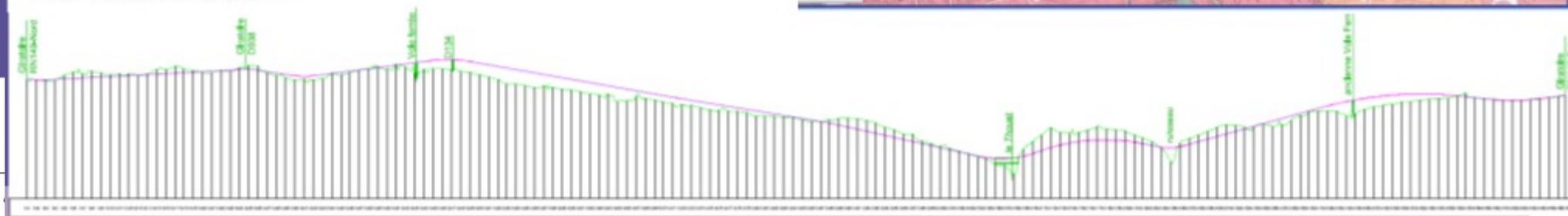
La variante centre qui reprend sur la partie Est la variante Nord est la meilleure d'un point de vue technique et fonctionnel =>

1. Meilleur équilibre déblai / remblai que la variante Nord ;
2. Bonnes caractéristiques géométriques ;
3. Assainissement du projet routier plus aisé, par rapport à la variante sud
4. Meilleure fluidité du trafic car un carrefour giratoire en moins par rapport à la variante Sud.

2 – Présentation des résultats d'étude



TOPOGRAPHIE



2 – Présentation des résultats d'étude

d – MILIEU PHYSIQUE

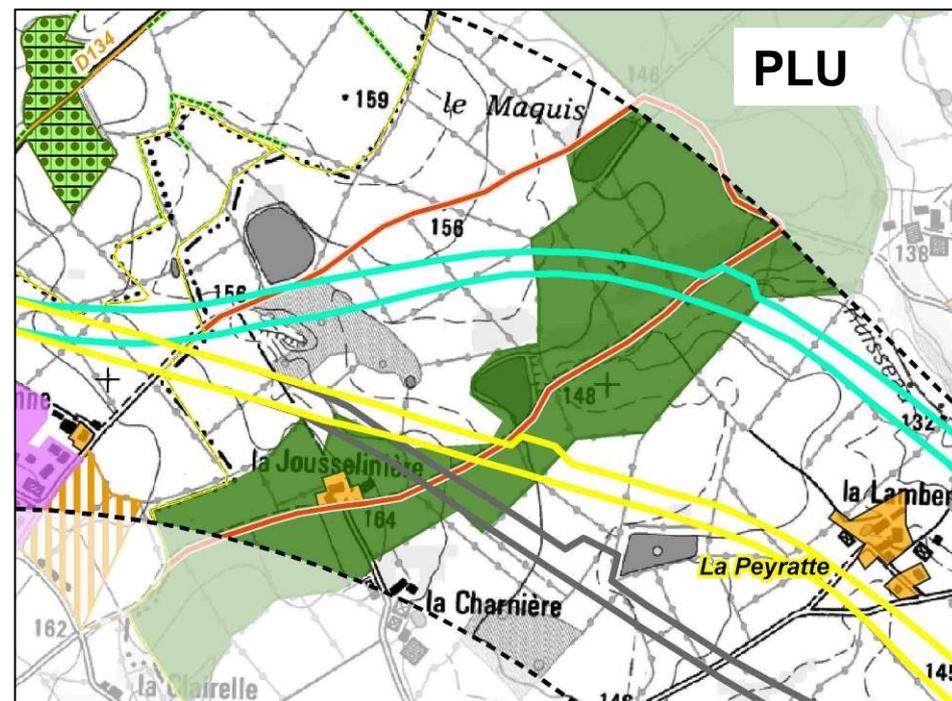
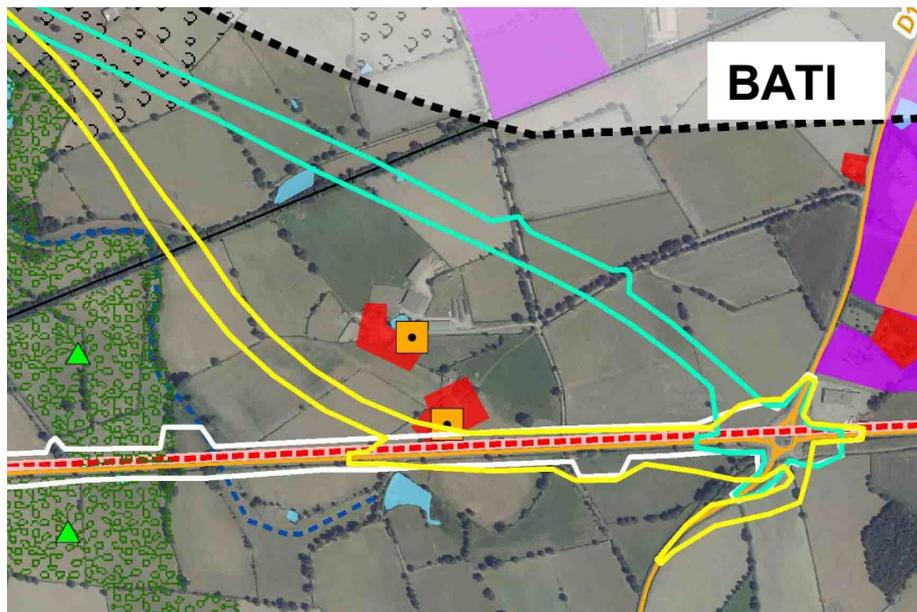
MILIEU PHYSIQUE	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Topographie	mouvement des terres plus important		
Géologie et géotechnique	même formations géologiques traversées		
Contexte lié à l'eau	5 ruisseaux 1 cours d'eau	3 ruisseaux 1 cours d'eau	
Risques naturels : distance séparant la variante du premier enjeu bâti	1 200 m	1 000 m	700 m
Synthèse chapitre « milieu physique »	3	1	2

La variante centre est la moins impactante sur le milieu physique =>

1. Meilleur équilibre déblai / remblai que la variante Nord ;
2. Moins de franchissement de cours d'eau que la variante Nord ;
3. Éloignement de la zone habitée au droit du franchissement du Thouet par rapport à la variante sud.

2 – Présentation des résultats d'étude

e – MILIEU HUMAIN



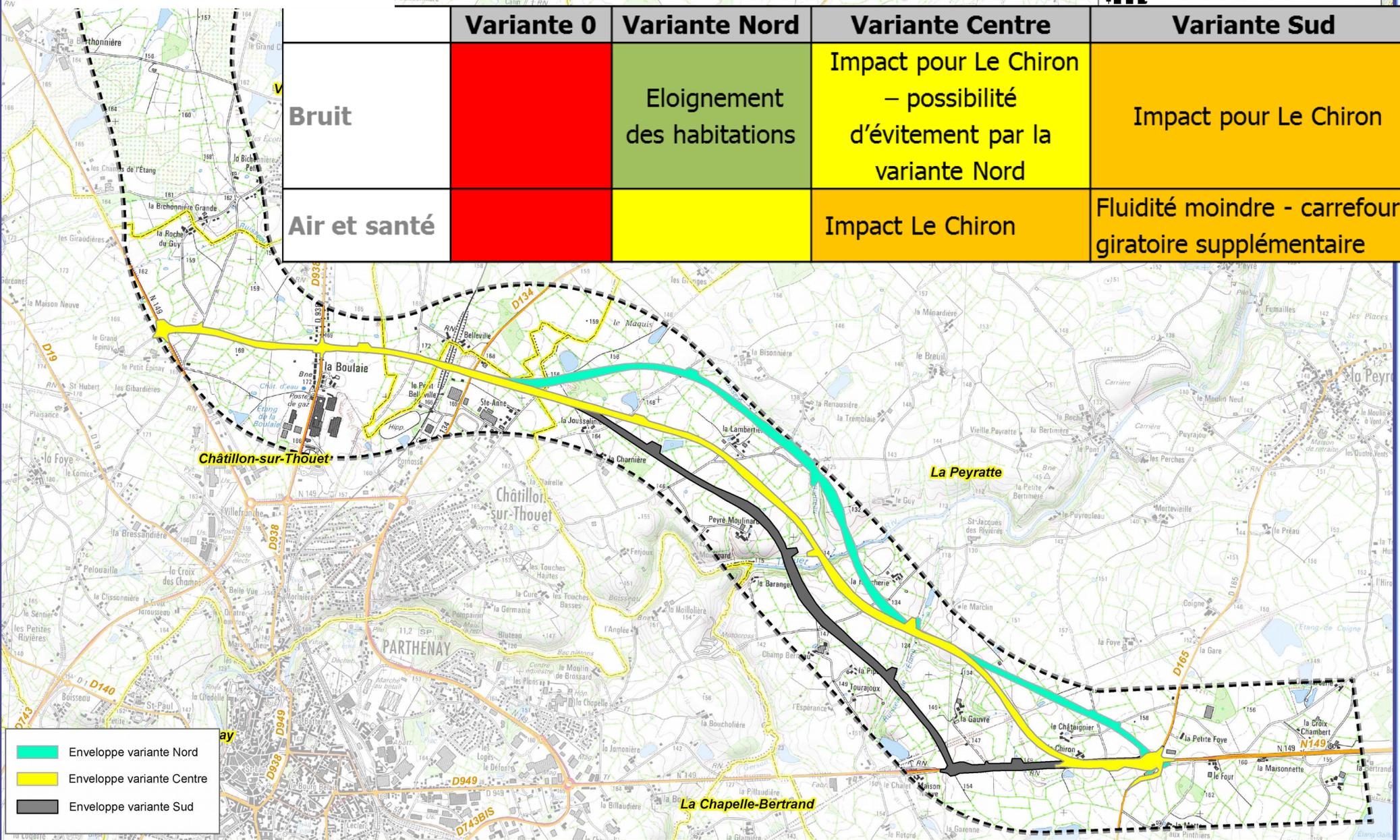
2 – Présentation des résultats d'étude

e – MILIEU HUMAIN

BRUIT – AIR - SANTÉ



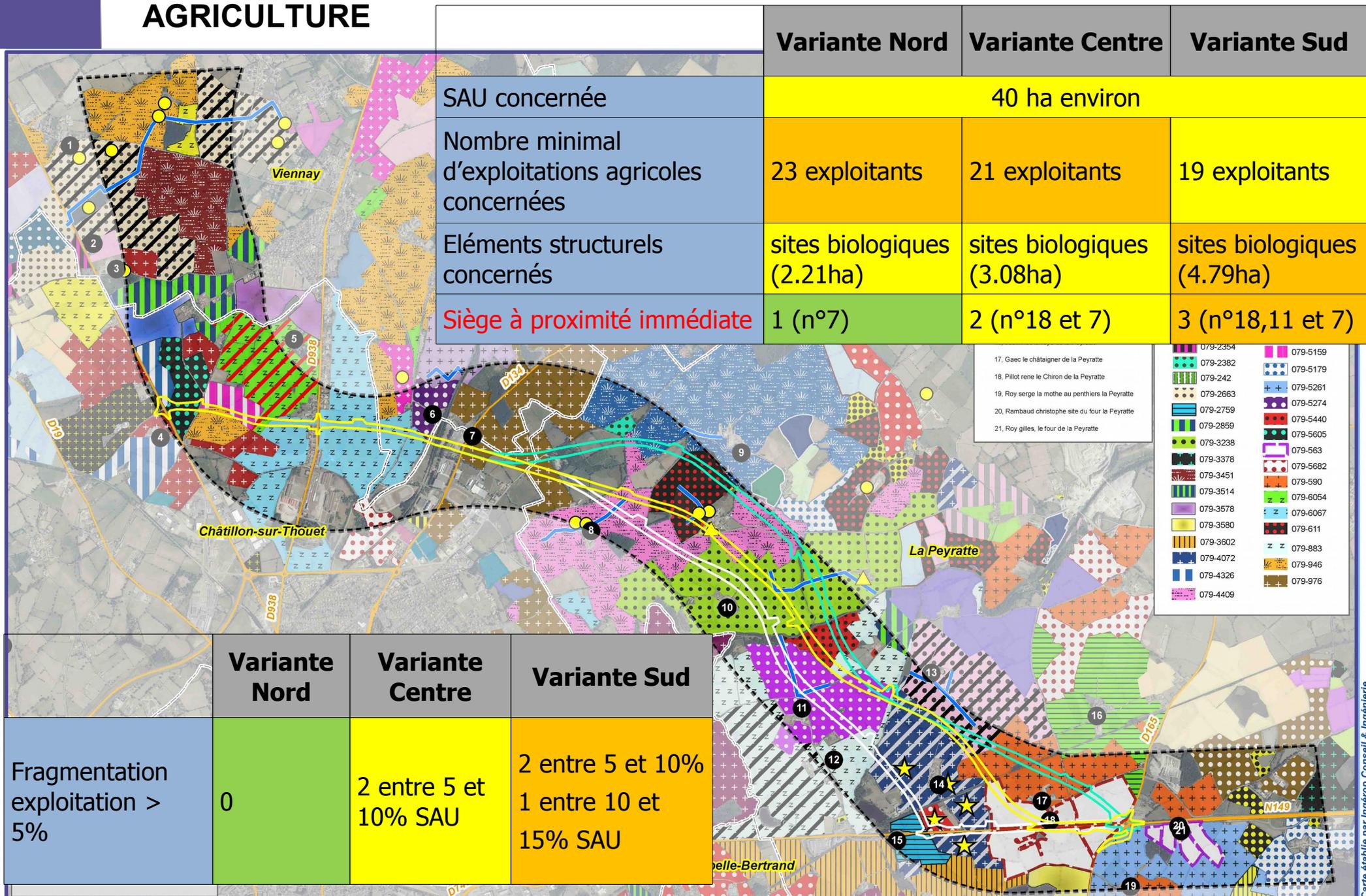
	Variante 0	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Bruit		Eloignement des habitations	Impact pour Le Chiron – possibilité d'évitement par la variante Nord	Impact pour Le Chiron
Air et santé			Impact Le Chiron	Fluidité moindre - carrefour giratoire supplémentaire



2 – Présentation des résultats d'étude

e – MILIEU HUMAIN

AGRICULTURE



- 17, Gaeo le châtaigner de la Peyratte
- 18, Pillot rene le Chiron de la Peyratte
- 19, Roy serge la mothe au penhiers la Peyratte
- 20, Rambaud christophe site du four la Peyratte
- 21, Roy gilles, le four de la Peyratte

- 079-2354
- 079-2382
- 079-242
- 079-2663
- 079-2759
- 079-2859
- 079-3238
- 079-3378
- 079-3451
- 079-3514
- 079-3578
- 079-3580
- 079-3602
- 079-4072
- 079-4326
- 079-4409
- 079-5159
- 079-5179
- 079-5261
- 079-5274
- 079-5440
- 079-5605
- 079-563
- 079-5682
- 079-590
- 079-6054
- 079-6067
- 079-611
- 079-883
- 079-946
- 079-976

2 – Présentation des résultats d'étude

e – MILIEU HUMAIN

MILIEU HUMAIN	Variante 0	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Zones d'urbanisme			emprise plus faible sur une zone N	
Servitudes et réseaux		Réseaux transversaux – impacts identiques		
Archéologie		Variante identique sur la section concernée		
Bâti			Proximité des variantes avec Le Chiron	
Bruit		Eloignement des habitations	Impact pour Le Chiron – possibilité d'évitement par la variante Nord	Impact pour Le Chiron
Air et santé			Le Chiron	Le Chiron + fluidité
Agriculture				Fragmente le parcelles
Synthèse « Milieu humain »		1	2	3

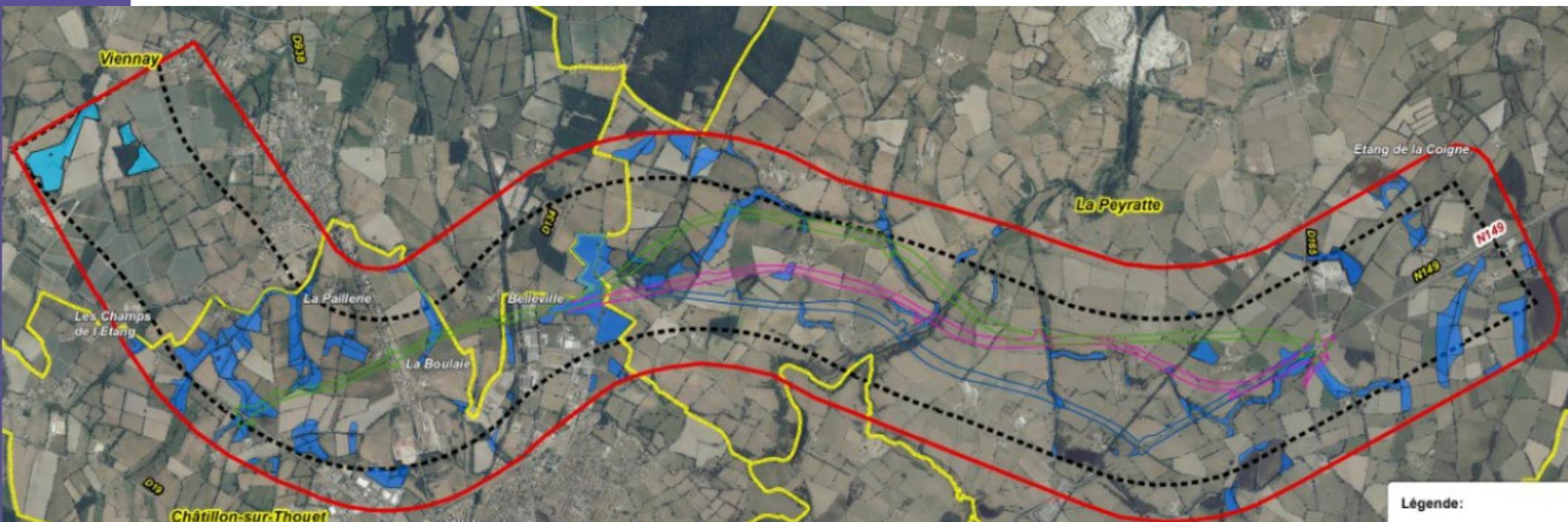
La variante Nord est la moins impactante sur le milieu humain =>

1. Moins d'impacts acoustiques que les variantes Sud et centre, du fait de son éloignement des habitations ;
2. Fractionnement parcellaire agricole moindre que la variante Sud.

2 – Présentation des résultats d'étude

f – MILIEU NATUREL

Zones humides



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

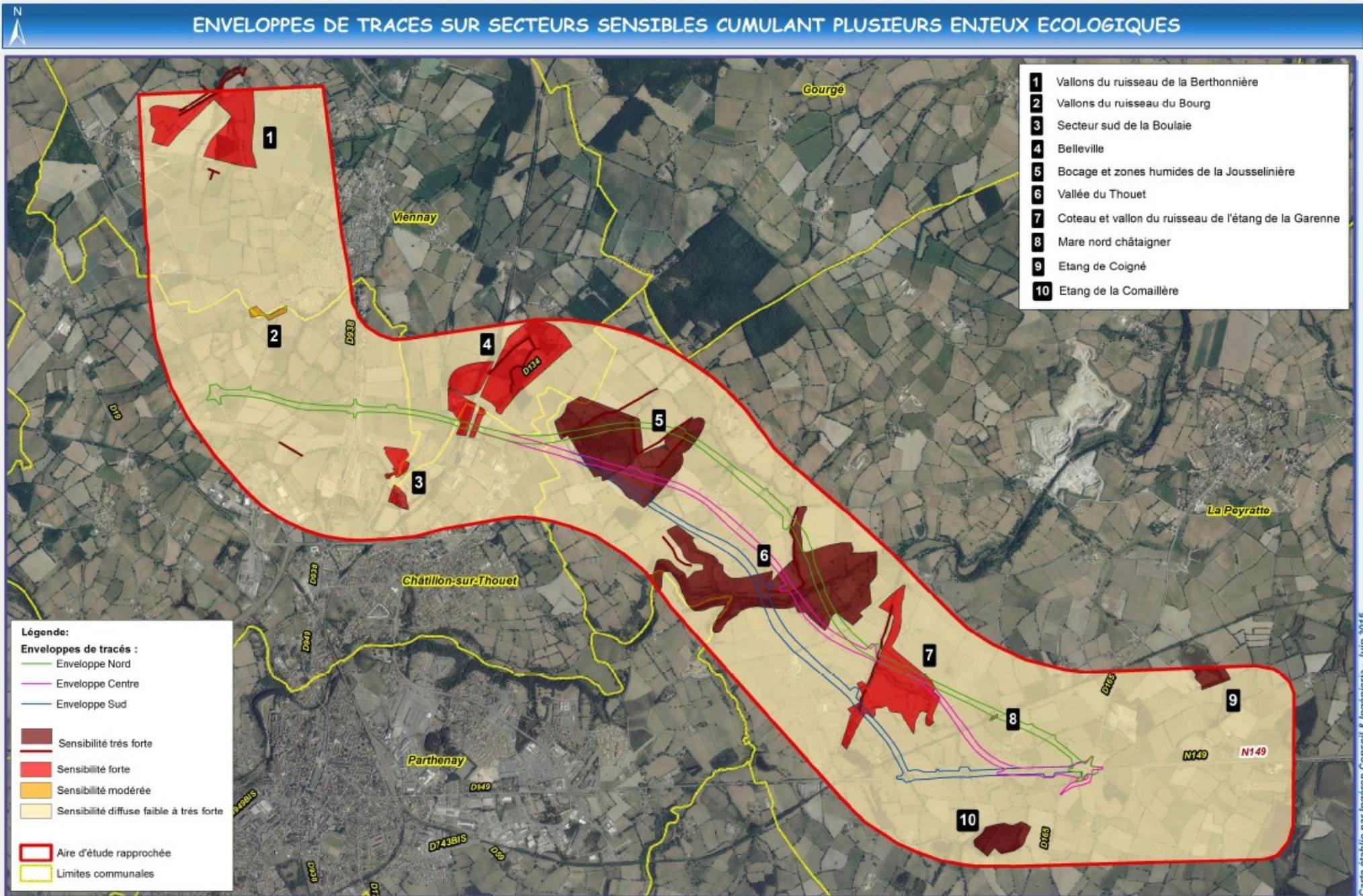
Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
POITOU-CHARENTES



Concertation

2 – Présentation des résultats d'étude

f – MILIEU NATUREL



2 – Présentation des résultats d'étude

f – MILIEU NATUREL

	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Zonages réglementaires et d'inventaires			
Habitats naturels			
Flore			
Zones humides			
Avifaune			
Chiroptères			
Mammifères (hors chiroptères)			
Amphibiens			
Reptiles			
Poissons			
Odonates			
Orthoptères/lépidoptères			
Coléoptères saproxylophages			
Continuités écologiques			
Sites d'intérêt écologiques			
Synthèse « Milieu Naturel »	3	2	1

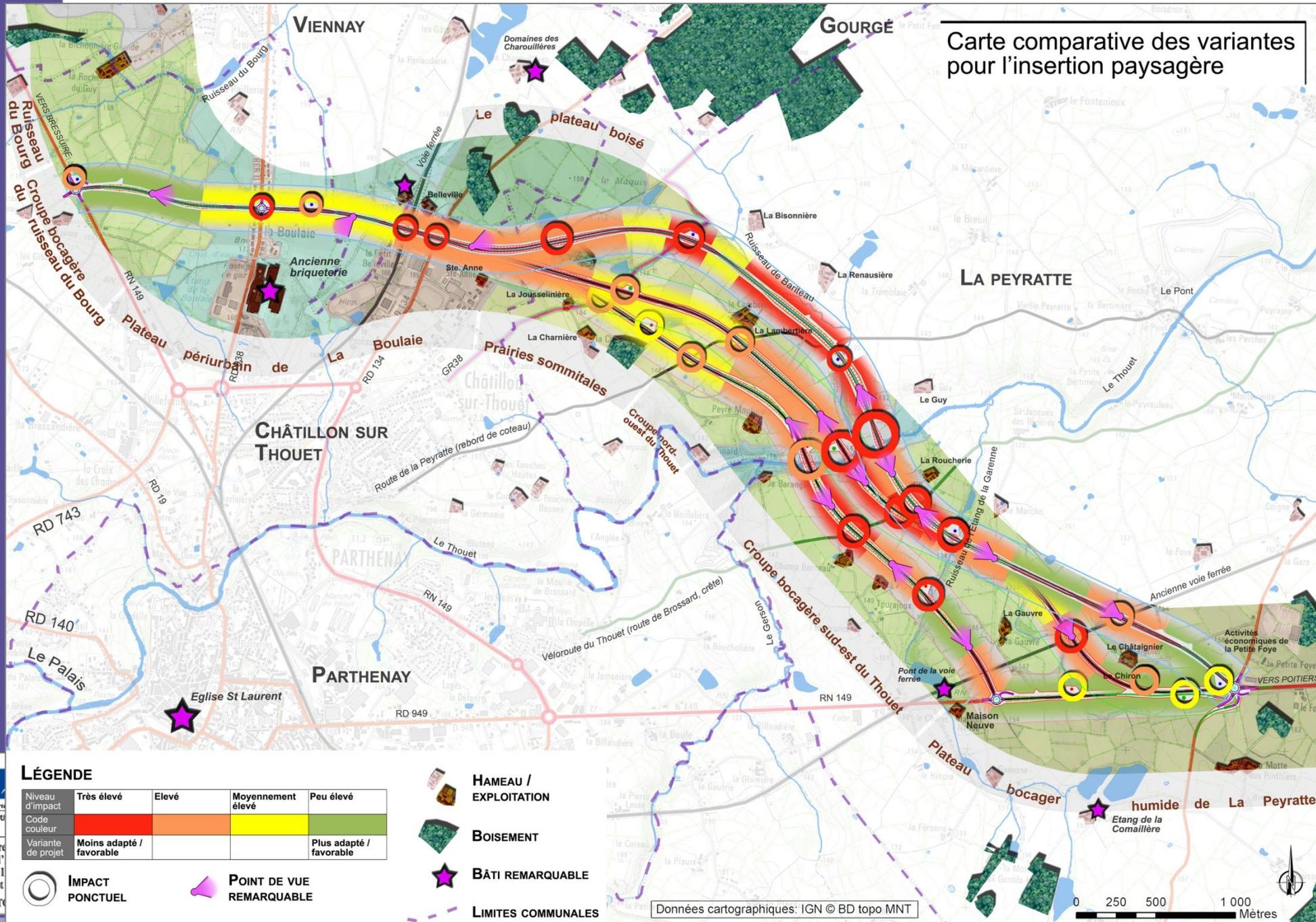
La variante Sud est la moins impactante sur le milieu naturel =>

1. Emprise moindre sur le milieu ;
2. Eloignement du secteur sensible La Jousseinière ;
3. Destruction moindre de haies abritant la faune ;
4. Evitement de plus de mares.

2 – Présentation des résultats d'étude

g – PAYSAGE

Carte comparative des variantes pour l'insertion paysagère



2 – Présentation des résultats d'étude

g – LE PAYSAGE

PAYSAGE	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
La croupe bocagère du ruisseau du Bourg			
Le plateau périurbain de La Boulaie			
Le plateau boisé			
Le Thouet : les prairies sommitales		évite le boisement de La Jousselinière	
Le Thouet : croupe Nord-Ouest	créé un sillon à flanc de coteau		
Le vallon du Thouet			franchissement le plus étroit
Le Thouet : croupe Sud-Est		impact visuel sur Le Gauvre	
Le plateau bocager humide de la Peyratte			
Synthèse « Paysage »	3	2	1

La variante Sud est la moins impactante sur le paysage =>

1. Moindre emprise sur le milieu ;
2. Evitement du boisement de La Jousselinière ;
3. Impact moindre sur le plateau de La Peyratte et au sud-est du Thouet.



2 – Présentation des résultats d'étude

h – BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

	Variante 0	Variante Nord	Variante Centre	Variante Sud
Taux de rentabilité		Supérieur au taux d'actualisation de 4,5%		
Bénéfices pour la collectivité		++	Coûte plus chère pour la collectivité	+
Bénéfices pour les usagers			++	
Synthèse « bilan socio-économique »				

Les variantes présentent un bilan socio-économique équivalent :

- **Projet rentable pour la collectivité ;**
- **Les taux de rentabilité immédiats** en 2030 sont tous supérieurs au taux d'actualisation de 4,5%;
- **La variante Nord** procure le plus de gains pour la collectivité ;
- **La variante Centre** donne le plus d'avantages aux usagers mais à un coût plus élevé :
 - gain de temps de trajet,
 - gains en coûts d'entretien et d'exploitation des véhicules,
 - gains d'accidentologie.

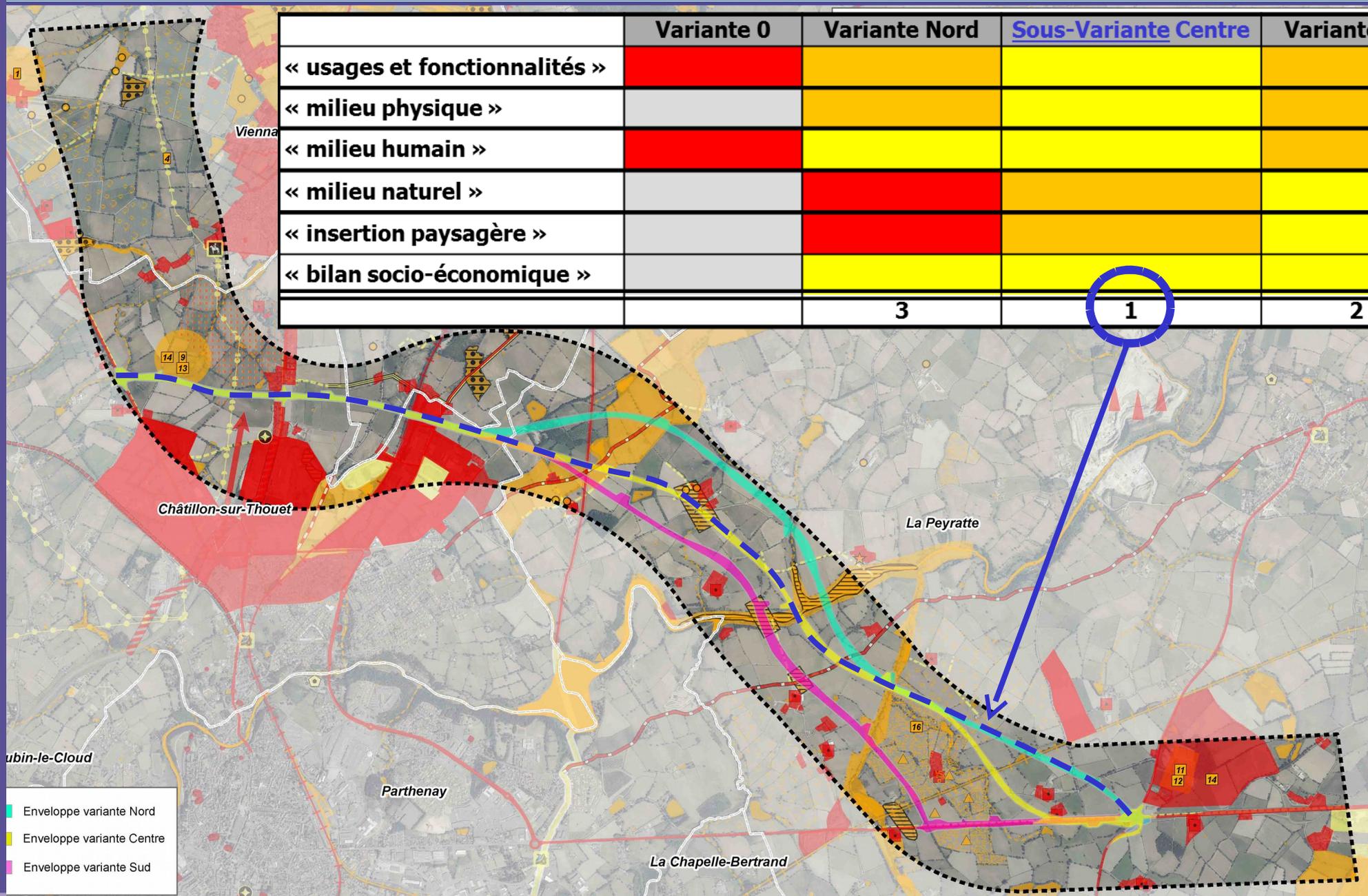


2 – Présentation des résultats d'étude

i – Synthèse comparative des 3 enveloppes de tracé

ENVELOPPES D'ANALYSE SUR LA HIÉRARCHISATION DES SENSIBILITÉS

	Variante 0	Variante Nord	<u>Sous-Variante Centre</u>	Variante Sud
« usages et fonctionnalités »	Red	Orange	Yellow	Orange
« milieu physique »	Grey	Orange	Yellow	Orange
« milieu humain »	Red	Yellow	Yellow	Orange
« milieu naturel »	Grey	Red	Yellow	Yellow
« insertion paysagère »	Grey	Red	Orange	Yellow
« bilan socio-économique »	Grey	Yellow	Yellow	Yellow
		3	1	2



- Enveloppe variante Nord
- Enveloppe variante Centre
- Enveloppe variante Sud

3 – Choix du fuseau de 300 m préférentiel

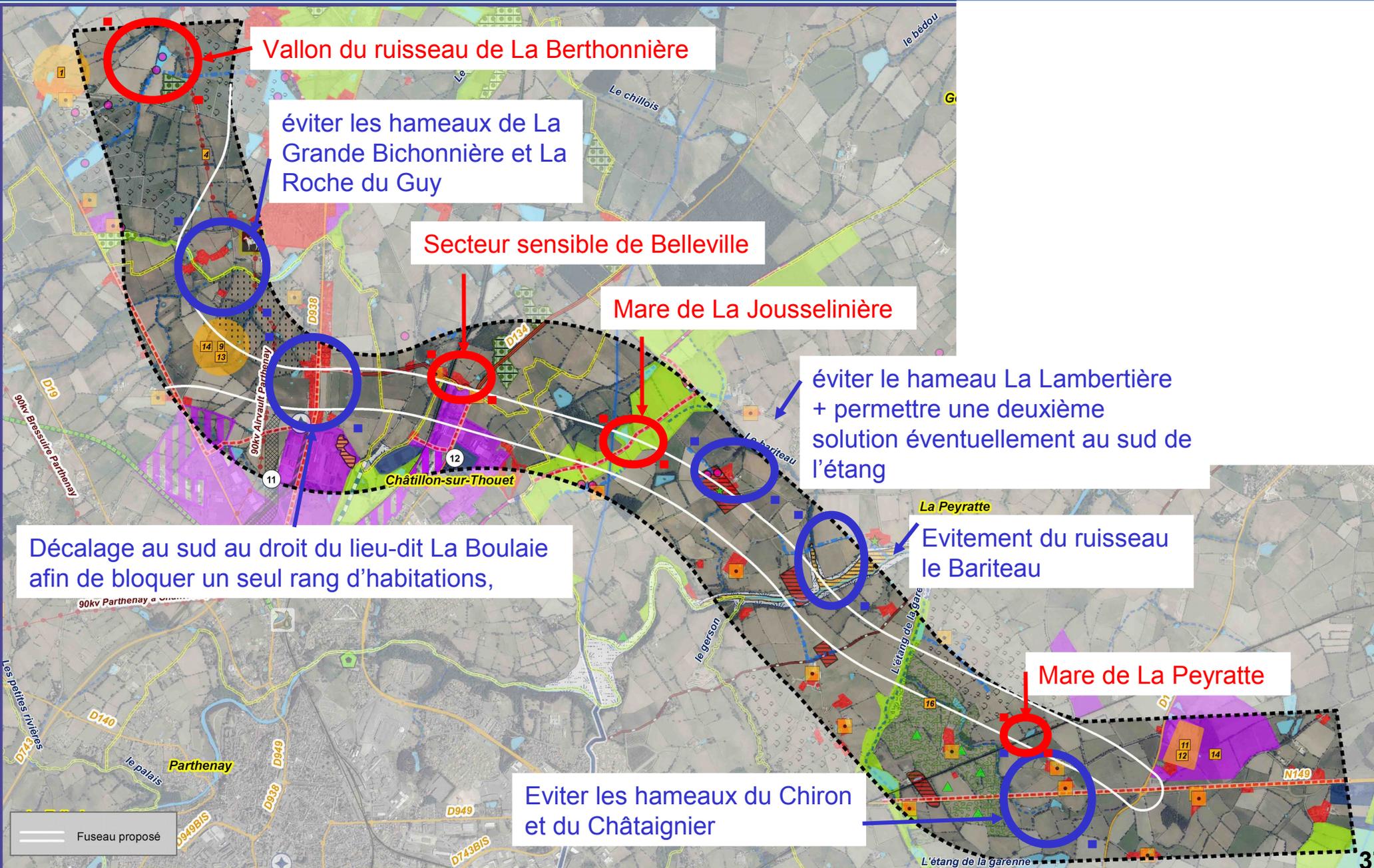
1. Combinaison entre la variante Centre sur les 4/5^{ème} de son linéaire et la variante Nord en son extrémité Est (au raccordement du giratoire de La Peyratte)
2. Fuseau de 1 000m conservé à partir de Viennay :
 - rendre possible la recherche ultérieure de plusieurs tracés au sein du fuseau au-delà de Viennay,
 - optimisation ultérieure du profil en long et des franchissements
 - Possibilité d'aménagement avec un profil en travers soit en 2x1 voie soit en 3 voies.



3 – Choix du fuseau de 300 m préférentiel

Démarche Eviter, Réduire, Compenser - Lois Grenelle de l'environnement :

FUSEAU PROPOSÉ SUR LA SYNTHÈSE DES CONTRAINTES



4 - Concertation

Concertation au cours de l'étude :

- 4 Comités Techniques
- 5 Comités de Pilotage

	Période de la réunion	Avancement des études
Comité de Pilotage	1er juillet 2013	Lancement des études
Comité Technique / Suivi	01/10/2013	Achèvement de la tranche ferme – Appropriation des études antérieures
Comité Technique / Suivi	26/11/2013	Suivi de la tranche conditionnelle 1 – Analyse du territoire et mise à jour des études antérieures
Comité de Pilotage	20/12/2013	Présentation de l'avancement de l'état initial
Comité Technique / Suivi	17/04/2014	Suivi de tranche conditionnelle 2 – Parti d'aménagement
Comité de Pilotage	13/06/2014	Présentation de la synthèse des enjeux du territoire et Validation du parti d'aménagement
Comité de Pilotage	09/12/2015	Point d'étape sur étude technique – Validation de 3 variantes soumises à l'analyse multicritères
Comité Technique / Suivi	25/03/2015	Suivi des Etudes techniques des variantes
Comité de Pilotage	26/06/2015	Fin de la tranche conditionnelle 3 – Présentation de l'analyse multicritères et choix du fuseau de 300 m



4 - Concertation

Concertation du public sur le choix du fuseau

- Réunion de présentation aux conseils municipaux des 4 communes concernées : le 6 octobre 2015

- Réunion publique de présentation : le 6 octobre 2015



5 - Suite donnée à cet étude

Prise en considération du fuseau de 300 m

Démarches administratives permettant de prendre en compte le résultats des études (fuseau de 300 m en déviation de Parthenay)

Mais également nécessité de maintenir le fuseau de 1 000 m au nord de Parthenay (modification de l'arrêté préfectoral du 7 avril 2008)



Modification de l'arrêté préfectoral du 7 avril 2008 :
- Plan intégrant la modification du fuseau
- Validité de l'arrêté modifié : 7 avril 2018



Merci de votre attention



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

POITOU-CHARENTES



Parthenay - COPIL n°5 –