




Schéma Routier

2016 - 2021





122 millions d'euros pour les routes de la Vienne, c'est l'engagement fort que le Département affiche avec son premier Schéma Routier qui s'étale entre 2016 et 2021. À l'appui de ce programme ambitieux, l'ensemble des axes majeurs vont bénéficier d'aménagements importants dans l'objectif prioritaire de les sécuriser.

Le Département a souhaité, même si ce n'est pas sa compétence, intervenir également fortement sur l'aménagement de la RN147-149 en étant le premier financeur du contournement de Lussac-les-Châteaux, avec un investissement de 37 millions d'euros dans le cadre du Contrat de Plan État-Region.

L'aménagement routier du département est une de nos compétences majeures.

Nous serons exemplaires dans la manière de l'exercer. D'ores et déjà, nous réfléchissons aux aménagements à engager dans le Schéma suivant.

Il s'agit de notre responsabilité d'élus. Nous saurons l'assumer.

Bruno BELIN
Président du Département
de la Vienne

Gilbert BEAUJANEAU
Vice-Président
en charge des Routes

Sommaire

1	Préambule	p. 5
2	Analyse stratégique	p. 5
	2-1 Diagnostic général	
	2-2 Stratégie globale	
3	Le cadre budgétaire	p. 7
4	La méthode de travail	p. 7
5	L'analyse détaillée	p. 8
	5-1 Hiérarchisation du réseau	
	5-2 Principes de modernisation et de développement	
	5-3 Principes d'entretien	
	5-4 Objectifs d'aménagement à moyen et long terme du réseau structurant	
	5-5 Le recensement des opérations demandées	
	5-6 Les éléments complémentaires à considérer	
	5-7 Les recettes attendues	
6	Les opérations retenues	p. 14
	6-1 Les opérations de travaux	
	6-2 Les opérations en études	
7	Le plan pluriannuel d'investissement routier	p. 16
8	La gouvernance du schéma routier	p. 17
	8-1 Le pilotage des opérations	
	8-2 Le suivi global du schéma routier	

Annexes

p. 19

Annexe I : Carte hiérarchisation du réseau

Annexe II : Niveaux de service

Annexe III : III-1 Carte des opérations identifiées

III-2 Tableau de correspondance

Annexe IV : Carte des opérations retenues

Annexe V : Programme spéciaux de grosses réparations

Annexe VI : Programmation "Grands Travaux"

Annexe VII : Fiches projet : ● Réalisations ● Travaux ● Études

La route n'est plus un simple vecteur de communication. Elle fait partie intégrante de notre vie quotidienne et est très souvent l'objet de débats quant à ses fonctions, son utilité et ses nuisances.

Pour un Département comme le nôtre, la route reste un élément majeur de l'aménagement du territoire. Elle participe à la cohérence sociale et contribue à l'attractivité et au développement économique, à l'accessibilité aux emplois, au développement du lien social et à la répartition équilibrée de la population.

Les routes sont une compétence obligatoire des départements et l'investissement routier est une clé significative d'un développement durable efficace de notre territoire et un moteur essentiel de l'économie et donc de l'emploi.

Le Président du Département et son équipe ont donc décidé de proposer pour la mandature la mise en œuvre d'un ambitieux schéma routier de 122 M€ dont 37 M€ consacrés à l'accompagnement de l'Etat sur les projets d'aménagement de la RN147 pour accélérer l'émergence des déviations de Lussac-les-Châteaux et de Mignaloux-Beauvoir. Une enveloppe de 85 M€ est donc réservée pour la modernisation et le développement du réseau routier départemental pour la période 2016 - 2021, ainsi que pour en préserver la valeur patrimoniale.



2-1 Diagnostic général

Le réseau routier départemental représente 4661 km de voies de caractéristiques très diverses et supportant des trafics très faibles (< à 200 voitures/jour) à très importants (> 30 000 voitures/jour).

L'état général du réseau est globalement satisfaisant même si des améliorations doivent être apportées. Toutefois, il est essentiel de conserver un rythme de renouvellement des couches de chaussées, voire des structures, à un niveau suffisant avant que les travaux nécessaires ne deviennent plus urgents et coûteux.

En 2006 et 2008, le Département s'est vu attribué environ 200 km de voiries nationales dites d'intérêt local. Ce réseau qui constitue l'ossature majeure du Département a fait l'objet d'importants travaux de remise en état.

Toutefois, il doit maintenant évoluer pour offrir un niveau de service plus élevé et plus compatible avec les enjeux de développement du territoire.

2-2 Stratégie globale

Le schéma routier a pour vocation de structurer l'action du Département dans le cadre de la mandature pour :

- offrir un réseau routier performant,
- accompagner le développement économique,
- répondre aux attentes des territoires,
- sécuriser les déplacements.

Il doit permettre de fixer les orientations d'une part de maintenance et d'exploitation du réseau et d'autre part de modernisation et de développement de celui-ci, de façon pratique et réaliste en cohérence avec les moyens disponibles. En matière de développement, il doit faire émerger les priorités en fixant les opérations à réaliser dans la mandature et en définissant une liste principale d'opérations en études pour préparer un éventuel schéma ultérieur.

En fonction de l'enveloppe financière consacrée au schéma routier, il convient d'une part, de réserver un "budget courant" suffisant pour maintenir le patrimoine routier départemental et garantir la sécurité des usagers au quotidien, et d'autre part de disposer d'un "budget grands travaux" suffisamment significatif pour lancer plusieurs opérations répondant :

- à la nécessité de faire évoluer le réseau prioritaire pour qu'il réponde aux enjeux de demain dans une logique d'aménagements progressifs cohérents et porteurs du développement durable de notre Département,
- à la nécessité de moderniser les infrastructures locales pour qu'elles répondent aux enjeux de désenclavement et de sécurité,
- à la nécessité d'avoir une action équilibrée sur l'ensemble du territoire.





3 – Le cadre budgétaire

Le budget consacré à l'investissement sur les routes départementales est fixé à 85 M€ sur la période 2016 - 2021 dont 10 M€ devront être compensés par des recettes issues de dotations particulières (amendes de police) ou de cofinancement des opérations par nos partenaires (Etat, Région, EPCI, Communes...), soit une enveloppe nette de 75 M€ pour la mandature.

Ce budget qui s'inscrit de façon plus globale dans le plan pluriannuel d'investissement du Département respectera une enveloppe annuelle nette de 12 M€ entre 2016 et 2018, puis de 13 M€ entre 2019 et 2021.

Le "budget courant", qui correspond aux actions annuelles de maintenance du patrimoine et de renouvellement des équipements de sécurité et d'intervention, est fixé à 7 M€ annuels moyens soit une enveloppe globale brute de 42 M€.

Le "budget grands travaux", qui correspond à l'ensemble des actions volontaristes de modernisation et de développement, est doté d'une enveloppe globale brute de 43 M€.



4 – La méthode de travail

L'association des élus des territoires a permis à la fois de s'assurer de la bonne compréhension des priorités locales et de faire partager les enjeux, les contraintes et l'ambition du Département.

La démarche retenue s'est donc déroulée comme suit :

- Analyse approfondie par les services des besoins de modernisation du réseau,
- Définition des principales orientations en matière de maintenance, de modernisation et de développement du réseau,
- Présentation aux élus de tous les territoires de l'analyse et des orientations fixées afin d'en vérifier la pertinence et de les compléter ou de les ajuster au vu des observations formulées,
- Mise en perspective des différentes contraintes afin de faire émerger des priorités,
- Arbitrage par l'exécutif départemental,
- Présentation en commission "Aménagement numérique et routes",
- Vote de l'Assemblée départementale.



5-1 Hiérarchisation du réseau

Compte tenu de l'importance du réseau routier et du volume d'investissement disponible, il est essentiel de prioriser l'action au travers d'une hiérarchisation du réseau permettant de fixer des objectifs de modernisation, de développement et de gestion cohérents.

Cette hiérarchisation (**cf annexe I**) a été décidée par le Département en décembre 2010 et paraît être un support adapté au développement de la stratégie d'action du présent schéma routier.

Elle comprend 4 niveaux, 2 structurants (RS) et 2 dits de "développement local" (RDL) :

- **RS1 (216 km)** : il constitue, avec le réseau routier national dont il est majoritairement issu (ex RNIL), l'ossature principale du réseau routier départemental. Il supporte un important trafic de transit et assure la desserte des pôles économiques majeurs du Département,
- **RS2 (240 km)** : il constitue le réseau principal secondaire permettant une bonne structuration du territoire et la desserte des principaux pôles économiques du Département et en particulier les "Vienne pôles",
- **RDL1 (703 km)** : il s'agit du maillage principal du territoire et a vocation à offrir une desserte de qualité des bourgs-centres,
- **RDL2 (3502 km)** : il s'agit d'un réseau aux caractéristiques souvent plus limitées et qui assure une irrigation fine des territoires.

5-2 Principes de modernisation et de développement

A l'exception notable des voiries péri-urbaines de Poitiers qui peuvent supporter un trafic important et qui méritent des analyses spécifiques, les principes d'aménagement réalistes suivants sont retenus :

- sur le réseau structurant, la priorité est d'améliorer la fluidité et la sécurité du trafic. Toutefois, compte tenu du trafic, les aménagements seront calibrés à 2 voies avec des créneaux de dépassement en nombre suffisant. Les bourgs traversés devront faire l'objet d'une attention particulière sur le plan de la sécurité. Certains pourront faire l'objet de projet de déviation,
- sur le réseau de développement local, il s'agira essentiellement d'adapter le réseau aux besoins de déplacement et de sécurité. Les principales actions à envisager sont de type renforcement/calibrage et aménagement ponctuels de sécurité.



5-3 Principes d'entretien

Outre les actions d'entretien et d'exploitation courantes visant à garantir la libre circulation et la sécurité des usagers en toute occasion et relevant du budget de fonctionnement, les principes d'entretien des chaussées visent à utiliser les techniques les plus adaptées économiquement pour assurer prioritairement la sécurité des usagers et la pérennité à moyen terme de la chaussée.

Les techniques utilisées seront, sur le RDL, de type reprofilage à froid et revêtement mince de type enduits superficiels. Pour le réseau structurant, les besoins de reprofilage seront plutôt traités par des techniques "à chaud" et les revêtements seront des enrobés coulés à froid quand l'état du support le permettra ou des techniques d'enrobés plus classiques sinon.

A noter que le RDL peut faire l'objet de technique de type enrobés à chaud quand celle-ci s'avère être la plus économique pour traiter la situation.

Des techniques innovantes apparaissent régulièrement. Il conviendra d'examiner si celles-ci peuvent s'avérer économiquement et techniquement profitables.

L'annexe II résume les principaux niveaux de service en fonction de la hiérarchisation du réseau. Un guide de l'entretien des voiries départementales de la Vienne sera proposé ultérieurement pour approfondir les pratiques à mettre en œuvre.

5-4 L'objectif d'aménagement à moyen et long terme du réseau structurant

Le principe d'aménagement du réseau structurant consiste à fluidifier le trafic et à le sécuriser. Globalement, il s'agit d'aménager ces axes à 2 voies avec des créneaux de dépassement, d'examiner la problématique des traversées d'agglomération et de résoudre la problématique de sécurisation des accès à ceux-ci. Les zones proches de Poitiers nécessitent toutefois des approches particulières pour tenir compte des forts trafics pendulaires aux heures de pointe.

La synthèse des problématiques sur le réseau structurant peut être résumée comme suit :

→ **RD347 (Poitiers-Loudun-Maine et Loire)**

L'analyse réalisée en 2009 sur cet axe montrait des enjeux très diversifiés suivant les sections essentiellement liés à des volumes de trafic bien différenciés.

La section la plus circulée est comprise entre Neuville et Migné-Auxances (>13 000 véhicules/jour). Son aménagement est très contraint du fait de la présence de 2 obstacles : la voie ferrée et le giratoire de la Cour d'Hénon. L'aménagement capacitif le plus pertinent dans cette section proche de Poitiers serait de type 2x2 voies périurbaines à 90 km/h sur l'ensemble de la section. Toutefois, un phasage reste à imaginer. Le reste de l'itinéraire présente des trafics beaucoup plus réduits et un aménagement de type 2 voies avec créneaux de dépassement semble bien adapté. Dans tous les cas, la sécurité des échanges et des traverses (en particulier celle d'Angliers) reste un enjeu important et le carrefour de la RD51 à Chalais est à traiter prioritairement.

Les zones de créneaux possibles sont assez limitées au vu des contraintes du terrain. Un secteur plus favorable (Verrue) se dégage toutefois pour permettre l'émergence rapide d'un premier aménagement à 110 km/h. La traverse de Neuville reste assez problématique avec la congestion régulière du carrefour de Mavault.

Des solutions de trémie ou de déviation ont été examinées mais s'avèrent d'un coût très élevé sans que l'ensemble des problèmes soit résolu. La réalisation de telles solutions paraît difficilement imaginable à court ou moyen terme. Des solutions plus modestes, sûrement plus urbaines, peuvent, peut-être, apporter des éléments d'amélioration significatifs et abordables. Leur étude devra être envisagée dans le cadre du plan.

Aucun projet de déviation ne se justifie à court ou moyen terme. Toutefois les agglomérations de Mirebeau et des Trois-Moutiers justifieraient que soit préservée la possibilité de leur déviation à long terme.

→ **RD951 (Poitiers-Chauvigny-Indre)**

La section située entre l'éventuelle future déviation de Mignaloux-Beauvoir (au niveau de La Banlègre) et Chauvigny supporte un trafic élevé (> 10 000 véhicules/jour) qui nécessite des aménagements capacitifs. Il est proposé de retenir le principe de réaliser d'une part une déviation de Saint-Julien-l'Ars à 2 voies avec 2 créneaux de dépassement (1 par sens) et un créneau de dépassement à 110 km/h entre Jardres et Chauvigny éventuellement doublable.

La sécurisation de la traverse de Jardres sera nécessaire et le traitement du carrefour avec la RD20 est une priorité.

La déviation de Saint-Julien-l'Ars demandant des procédures techniques et administratives longues, il est proposé de les mener à terme dans le cadre du schéma routier. Les aménagements entre Jardres et Chauvigny sont plus simples et peuvent être réalisés d'ici 2021.

Au-delà de Chauvigny, le trafic se réduit fortement et les aménagements à envisager visent plutôt à sécuriser les zones d'échange. Toutefois, il pourrait être utile de préserver à long terme la possibilité d'une déviation de Saint-Savin et Saint Germain.

→ **RD611 (Poitiers-Lusignan-Deux-Sèvres)**

La RD611 supporte un trafic important (8 500 v/j) entre Poitiers et Coulombiers, puis se réduit à 5 800 v/j entre Coulombiers et Lusignan pour se limiter à 5 300 v/j au-delà.

Ce trafic montre l'utilité de prévoir un aménagement capacitif entre Poitiers et Coulombiers. Plusieurs créneaux de dépassement sont envisageables sur cette section : à 3 voies à 90 km/h ou à 2 + 1 voies à 110 km/h. Il est proposé de réaliser dans le cadre du schéma routier l'analyse complète des aménagements possibles et de réaliser un créneau dans le secteur de Fontaine-le-Comte.

→ **RD148 (Limoges-Pressac-Civray-Niort)**

La RD148 est un axe structurant du sud Vienne qui a fait l'objet de divers aménagements dans le passé, avec notamment la construction des déviations de Civray, de Charroux et de Pressac. Une étude spécifique sera lancée dans le cadre du schéma afin de définir de nouveaux objectifs globaux d'aménagement, prenant en compte l'importance du trafic constaté sur cet itinéraire, particulièrement de poids lourds.

→ **Les autres voies du réseau structurant**

Les principes globaux sont applicables mais les niveaux de trafics les rendent moins prioritaires. Les points significatifs de sécurité feront toutefois l'objet d'une vigilance particulière.

5-5 Le recensement des opérations demandées

La carte et le tableau figurant en annexe III synthétisent l'ensemble des opérations identifiées par les services, complétées par les demandes formulées lors des conférences de territoire. Dans cette annexe ne figurent pas les demandes d'amélioration du réseau qui relèvent d'opérations d'entretien courant (remise en état de chaussées, petits aménagements ponctuels, etc...).

5-6 Les éléments complémentaires à considérer

→ ***Certaines opérations ont déjà fait l'objet d'engagements antérieurs. C'est en particulier le cas des opérations suivantes :***

- la RD347 – carrefour de Chalais,
- la liaison RD46/RD24- Monts-sur-Guesnes dont le principe a été retenu par délibération du 29 mars 2013,
- la liaison RD62/Péage A10/RD18 - Jaunay-Marigny qui a fait l'objet d'une délibération en décembre 2014 et d'une convention de cofinancement avec l'Etat,
- un aménagement de la RD951 entre Jardres et Chauvigny qui a fait l'objet de délibération et de signature de convention de cofinancement avec l'Etat (échéance novembre 2018) et la Région (échéance novembre 2018),
- le pont de Bonneuil-Matours dont le principe de la réhabilitation a été décidé par délibération du 29 juillet 2010 avec la demande de protection au titre des monuments historiques.

→ ***Des opérations ont été engagées dans le cadre des budgets précédents et il convient de les mener à leur terme, c'est le cas :***

- des déclassements liés à la déviation de Châtelleraut,
- des reboisements liés à la voie d'accès au Center Parcs,
- le remplacement des toilettes de l'aire de Chalais,
- le giratoire de Vivonne pour l'accès au Water Jump.

→ ***Les travaux de la LGV ont entraîné une usure accélérée d'une partie de notre réseau routier :***

COSEA a accepté de prendre une part significative des travaux correspondants au vu de l'impact de son action. Toutefois, une enveloppe spécifique doit être consacrée par le Département pour la remise en état prioritaire de ces voiries qui n'avaient pas vocation à faire l'objet d'un entretien programmé immédiat dans le cadre du budget courant. Les voies retraitées dans ce cadre figurent en **annexe V**.

→ De gros travaux de réparation sont nécessaires sur certains axes :

Les travaux de réparation qu'il est nécessaire d'entreprendre sur certains axes pour en assurer la conservation à long terme nécessitent parfois de mobiliser des enveloppes financières importantes qui sont difficilement intégrables dans le cadre du budget courant. Pour cela des programmes exceptionnels complémentaires pourront être engagés tel celui envisagé pour 2018 de 3,9 M€ dont le détail figure en **annexe V**.

5-7 Les recettes attendues

Des recettes sont attendues et leur mobilisation effective conditionne la réalisation des travaux programmés. Celles-ci sont de plusieurs ordres :

- des recettes récurrentes qui correspondent essentiellement à la dotation de l'Etat au titre des amendes de police (radars automatiques) dont le montant est estimé à une moyenne annuelle de 800 000€ pour les 3 premières années, puis de 820 000€ sur les 3 suivantes,
- des recettes issues du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 portant sur des opérations sur des routes nationales qui ont été transférées au Département en 2006.
- **Aménagement à Chauvigny (Jardres)** : 75 % des travaux hors taxes plafonnés à 1,04 M€
- **Etudes et acquisitions foncières à Saint-Julien-l'Ars** : 100 % des dépenses réalisées avant novembre 2017
- des recettes issues de la compensation de décroisement attribuées au Département par l'Etat lors du transfert des routes nationales de 2006, les montants restant disponibles sont :
- **Liaison RD62/Péage A10** : participation de l'Etat à hauteur de 69 % du hors taxe plafonné à 1,615 M€ avec échéance en mai 2020,
- des recettes issues de cofinancements d'opérations conventionnés avec diverses collectivités :
- **Rocade de Châtelleraut** (mesures d'accompagnement) : 30 000 €,
- **Giratoire RD742/RD4 à Vivonne** : 54 000 €.
- des recettes envisagées au titre du cofinancement de déviation sur la base de 17,5 % du TTC dont les conventions restent à négocier :



- **Déviation de Latillé**
- **Liaison RD46/RD24/RD14** (Monts-sur-Guesnes)
- **Liaison RD62/Péage A10/RD18** (Jaunay-Marigny)
- **Liaison RD7/RN10** (Barreau de Couhé)

■ des recettes envisagées au titre de la participation de l'Etat sur les monuments historiques :

- **Pont Henri IV à Châtellerault**
- **Pont de Bonneuil-Matours**

■ des recettes à négocier au cas par cas pour des projets particuliers :

- **Desserte poids lourds de Ligugé**
- **Aménagement de carrefours**

Les principes généraux de cofinancement des opérations font l'objet d'une délibération spécifique prenant en compte la nature des travaux, les éléments justifiant l'aménagement, les parts d'intérêt local et/ou départemental.

6 – Les opérations retenues



Le schéma routier se doit de fixer les objectifs opérationnels de la période 2016-2021.

Toutefois, il doit également préparer l'avenir et définir un programme d'études permettant le lancement de travaux sur la période suivante.

Les opérations présentées ci-après font l'objet d'un descriptif précis fixant le périmètre du projet en **annexe VII**.

6-1 Les opérations de travaux

L'ensemble des considérations précédentes a permis de faire émerger une liste de 17 opérations dont des travaux doivent être engagés d'ici 2021 (cf carte annexe IV) :

- un créneau de dépassement sur chacun des 3 axes structurants majeurs du Département (hors RN) :

- à Verrue sur la RD347
- à Jardres sur la RD951
- à Fontaine-le-Comte sur la RD611

- la mise en oeuvre des engagements pris précédemment :

- le pont de Bonneuil-Matours (RD3)
- la liaison RD62/Péage A10/RD18
- le carrefour RD347/RD52 à Chalais
- la liaison RD62/RD27 à Latillé
- la liaison RD46/RD24/RD14 à Monts-sur-Guesnes

- la réalisation de travaux urgents :

- le mur de Danlot à Aslonnes (RD31)
- l'aménagement de la traverse de Nouaillé-Maupertuis (RD12)

- la réalisation d'aménagements de modernisation et de sécurité équilibrée sur l'ensemble du territoire :

- liaison RD7/RN10 à Couhé,
- une première section de renforcement/calibrage de la RD7 entre Couhé et Civray,
- l'aménagement du chemin noir (RD8bis) à Lhommaizé,
- l'aménagement d'un giratoire au carrefour RD749/RD131A à Availles-en-Châtelleraut,
- un renforcement de la RD5 à Saint-Pierre-de-Maillé,
- Amélioration de la RD4 à Saint-Benoit pour mieux prendre en compte la desserte poids lourds de Ligugé,
- l'étanchéité du tablier et la réfection de la surface du pont Henri IV à Châtelleraut.

A ces 17 opérations, s'ajoute un programme exceptionnel de 3,5 M€ pour la remise en état des voiries départementales suite aux dégradations engendrées par le chantier de la LGV et en complément des travaux directement pris en charge par COSEA et un programme exceptionnel de 3,9M€ en 2018 (cf annexe V)

6-2 Les opérations en études

Toutes les opérations recensées figurant au point 5-5 précédent ont vocation à entrer dans le plan de charge d'études du Département dans le cadre de ce schéma routier. Une provision est donc réservée pour lancer ces études.

Les études à lancer ne sont donc pas détaillées, à l'exception des quelques projets suivants jugés prioritaires :

- L'analyse globale de l'aménagement de la RD148,
- le confortement du barrage de La Forge à Lhonnaizé,
- la définition de nouveaux créneaux de dépassement sur la RD347 au Nord et au Sud de Neuville,
- l'approfondissement des solutions pour traiter la problématique de la congestion et de la sécurité de la traverse de Neuville,
- l'aménagement du carrefour RD757/RD21/RD43 à Vendeuve,
- l'aménagement du carrefour de Longève sur la RD910 à Dissay,
- l'aménagement du carrefour de la rue de Vert à Chasseneuil-du-Poitou sur la RD20c,
- la réhabilitation complète du pont Henri IV à Châtellerault,
- la requalification de la RD7 et de la RD69 entre Mirebeau et Saires,
- la réhabilitation des ponts de Château-Larcher sur la RD88,
- la liaison RD347/RD757 à Avanton
- la liaison RN10/RD4 au Sud de Poitiers
- la déviation Sud de Chaunay

Ces études prioritaires sont présentées sur la carte en **annexe IV**.



7 – Le plan pluriannuel d'investissement routier

Le plan pluriannuel d'investissement routier respecte l'objectif d'un volume de dépenses nettes annuelles de 12 M€ sur la période 2016-2018 et de 13 M€ sur la période de 2019-2021.

Il intègre une prévision de dépenses supplémentaires compensées par des recettes de 10 M€ et une répartition des dépenses d'environ 42 M€ sur le budget courant et 43 M€ sur le budget grands travaux. Quelques opérations du schéma routier feront l'objet de dépenses résiduelles au-delà de 2021 pour leur achèvement complet.

La planification des opérations dépend de nombreux facteurs dont certains dépendent de tiers, notamment l'Etat pour de nombreuses procédures administratives ou les propriétaires pour la vente des terrains nécessaires aux travaux.

De plus, la planification des travaux nécessite un étalement pour respecter la contrainte du volume financier disponible annuellement défini dans le plan pluriannuel d'investissement routier.

L'**annexe VI** propose une planification "au plus tôt" techniquement mais dont certaines opérations devront glisser dans le temps en fonction des contraintes précédentes.

8 – La gouvernance du schéma routier



8-1 Le pilotage des opérations

Un comité technique est mis en place pour les principales opérations du schéma dans leurs phases études.

Il est composé :

- du Vice-Président et du rapporteur chargés des routes,
- des élus concernés, Conseillers Départementaux et Maires,
- des services du Département,
- des autres partenaires utiles.

Il a d'abord pour objet de valider l'analyse préalable du projet menée par les services sur la base des fiches projet figurant en **annexe VII**. Il valide ensuite les différentes étapes du projet jusqu'au lancement des travaux.

Tous les projets doivent faire l'objet d'une délibération au niveau de l'avant-projet afin d'acter le projet dans ses caractéristiques techniques et financières et d'autoriser le lancement des procédures administratives (enquêtes publiques, acquisitions foncières, autorisations diverses, ...).

8-2 Le suivi global du schéma routier

Le Vice-Président chargé des routes est informé régulièrement de l'avancement des opérations du schéma routier.

Un bilan annuel est présenté en commission de l'Aménagement Numérique et des Routes. Un point d'avancement sera également effectué auprès des maires de la Vienne, notamment dans le cadre des conférences de territoire organisées par le Président du Département.

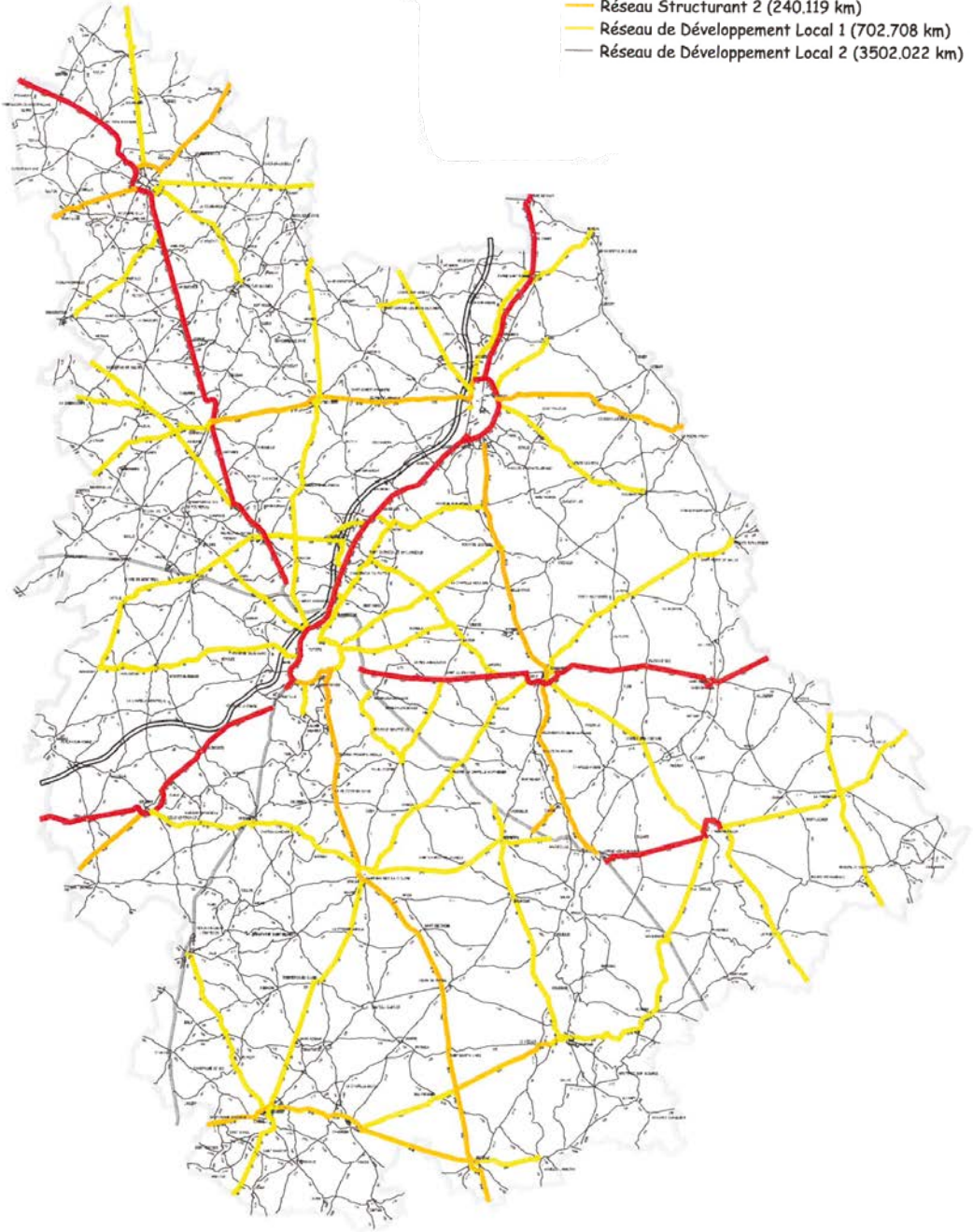


Annexe I

Carte hiérarchisation du réseau

HIERARCHISATION DU RESEAU (4660.622 km)

- Réseau Structurant 1 (215.987 km)
- Réseau Structurant 2 (240.119 km)
- Réseau de Développement Local 1 (702.708 km)
- Réseau de Développement Local 2 (3502.022 km)





Annexe II

Niveaux de service

Principaux niveaux de service

	Caractéristique géométriques minimales	Objectifs poursuivis	Aménagements d'infrastructures prévus
Réseau structurant RS 1	Largeur 7ml	Aménagement du territoire	Calibrage à 7 ml
		Fluidité du trafic	Zones de dépassement
		sécurité des usagers	Déviations d'agglomération
			Organiser les échanges*
Réseau structurant RS 2	Largeur 6,50 ml	Aménagement du territoire	Calibrage à 6,50 ml
		Fluidité du trafic	
		sécurité des usagers	
Réseau de développement local N° 1	En cas d'aménagement la largeur mini sera de 6 ml	Aménagement du territoire	Adaptations locales pour traiter des points particuliers
		sécurité des usagers	
Réseau de développement local N° 2	En cas d'aménagement la largeur mini sera de 5,50 ml	sécurité des usagers	Adaptations locales pour traiter des points particuliers

*Organiser les échanges : Limiter et regrouper les accès, aménager les carrefours etc...

** ECF: Enrobés coulés à froid

Niveaux de service entretien et exploitation de la route

Tapis d'enrobés: Béton bitumineux (150 kg) ou béton bitumineux minces (100 kg)

éventuellement béton bitumineux très mince (65 kg) ou ECF** à formule adaptée

Marquage Axe + Rives

Service Hivernal prioritaire : Salage avec machine à bouillie de sel

Exploitation : patrouillage 1 * par semaine

Tapis d'enrobés: Béton bitumineux (150 kg) ou béton bitumineux minces (100 kg)

éventuellement béton bitumineux très mince (65 kg) ou ECF** à formule adaptée

Marquage Axe + Rives

Service Hivernal prioritaire : Salage avec machine à bouillie de sel

Exploitation : patrouillage 1 * par semaine

Revêtements : Enduits, ECF**, Enrobés (en fonction des études)

Eventuellement traitement en place

Marquage : Axe

Service Hivernal : salage en priorité 1 ou 2

Exploitation : patrouillage 1 * par mois

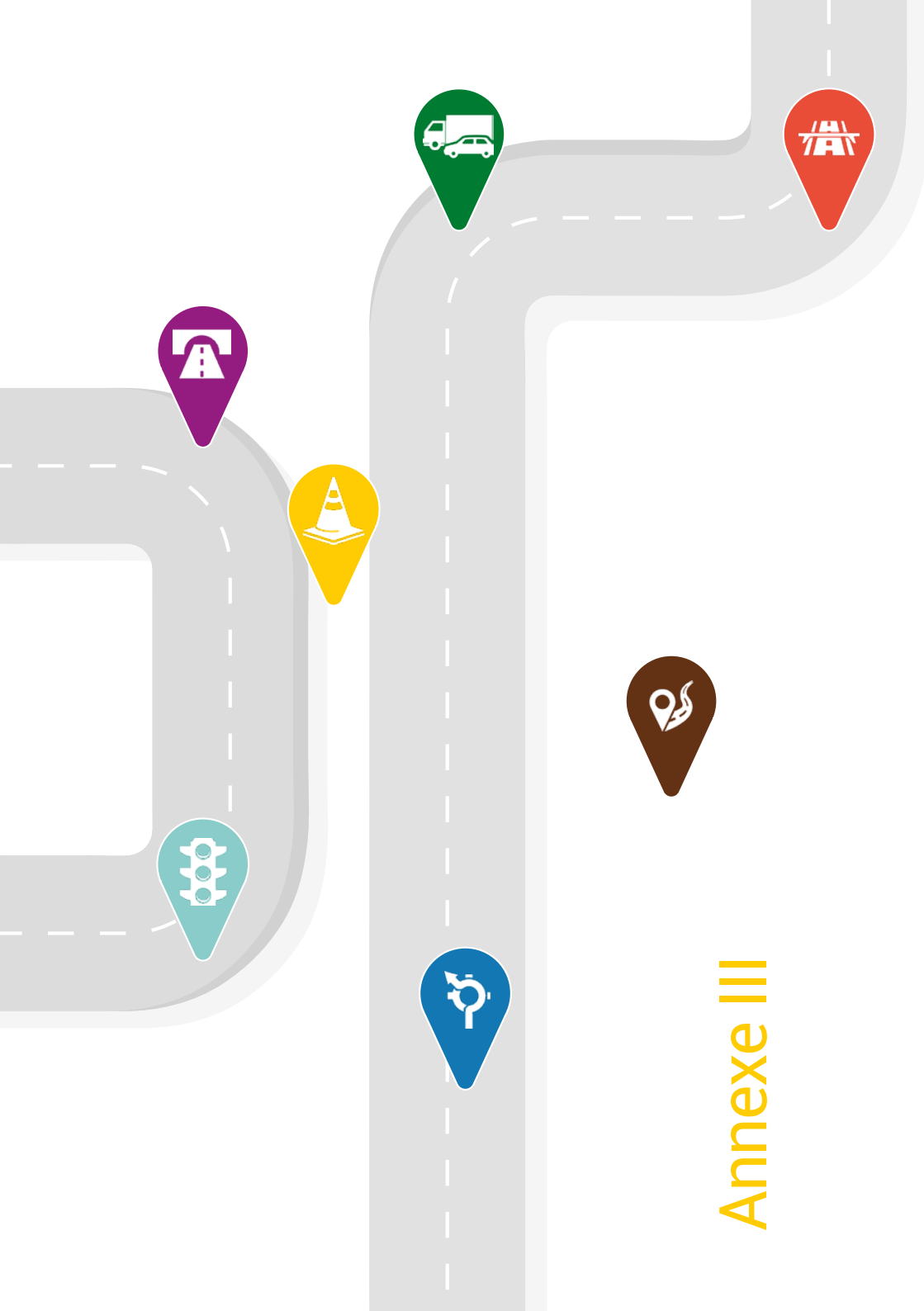
Techniques souples de reprofilage + enduits ou ECF**

Eventuellement retraitement en place

Marquage axe sur voies de + de 5,50

Marquage Route Etroite sur voies de 5,00 à 5,50

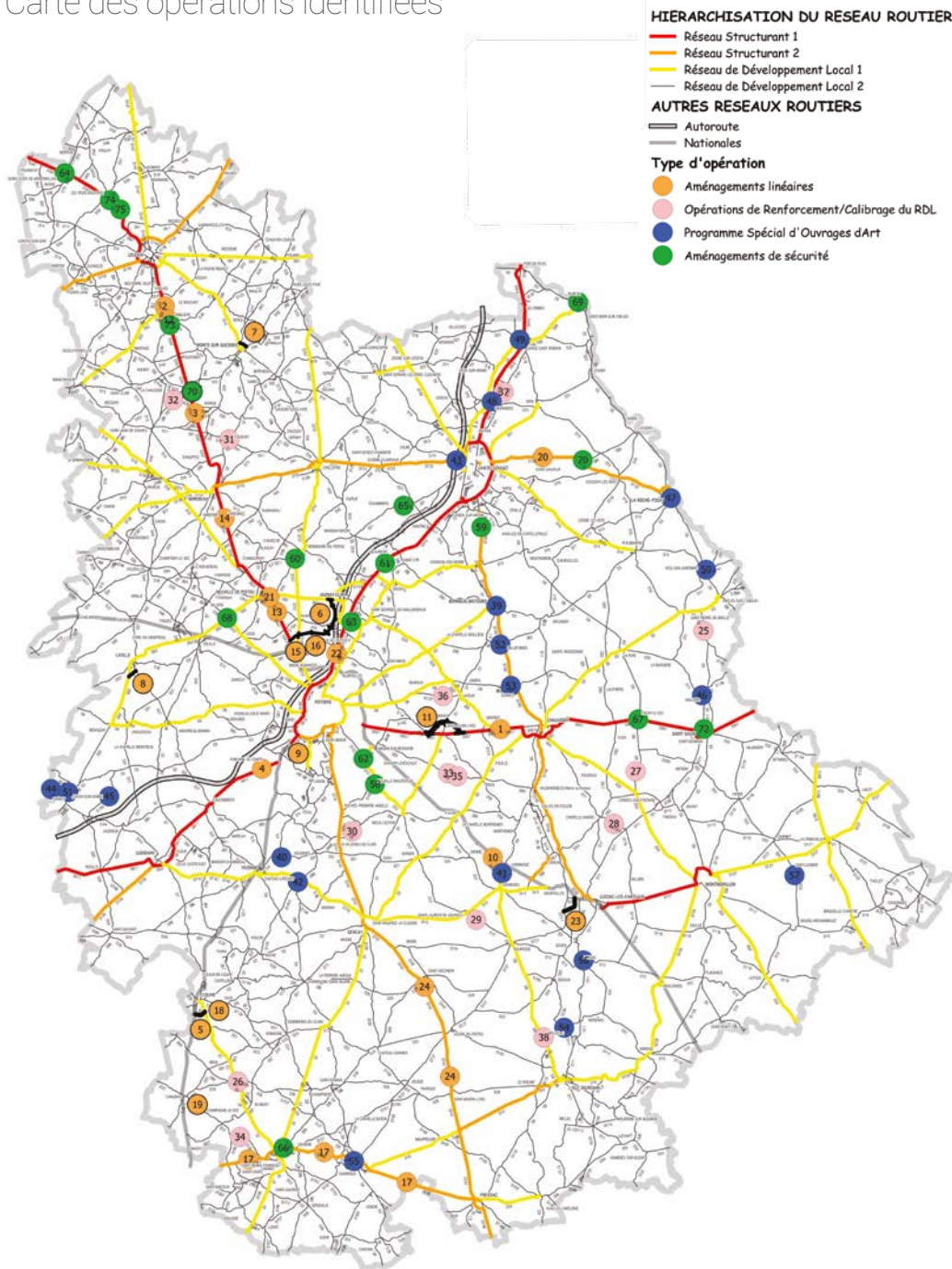
exploitation: patrouillage 1 * par mois



Annexe III

Annexe III-1

Carte des opérations identifiées



Annexe III-2

Tableau de correspondance

	RD	Opérations	Canton(s)	Localisation
Aménagements linéaires				
Opérations grands travaux	951	Aménagements Jardres-Chauvigny	Chasseneuil + Chauvigny	PR 15,0 à 19,0
Opérations grands travaux	347	Carrefour de Chalais	Loudun	PR39,300
Opérations grands travaux	347	Un créneau de dépassement entre Loudun et Mirebeau	Loudun	5=26,5 à 28,7 ou
Opérations grands travaux	611	Un aménagement à 3 voies entre Coulombiers et Fontaine le Comte	Poitiers 1 + Poitiers 5+ Lusignan+ Vouneuil sous Biard	environ 1,00 à 3,00
Opérations grands travaux	-	Barreau de Couhé (liaison RN10 sud / RD7)	Lusignan	
Opérations grands travaux	169	Liaison RD62 (Jaunay_Clan) / Péage A10 (Futuroscope) / RD18 (Martigny)	Jaunay-Clan + Migné-Auxances+ Chasseneuil	
Opérations grands travaux	-	Liaison RD46 / RD24 - Monts sur Guesnes	Loudun	RD46=RD11,355 RD24=PR17,347
Opérations grands travaux	-	Déviations de Latillé (liaison RD62/RD27)	Vouneuil/Biard	
Opérations grands travaux	-	Desserte poids lourds de Ligugé	Poitiers 5 + Vivonne	RD67 PR 28,460 RD46 PR3,500
Opérations grands travaux	8 bis	Redressement et calibrage du "chemin noir" à Lhommaizé (2,2km)	Lussac les Chateaux	PR 0,0 à 2,500
Etudes	951	Déviations de St Julien l'Ars	Chasseneuil du Poitou	
Etudes	347	Aménagement de la traverse d'Angliers- Etudes et travaux à minima (0,5 M€)	Loudun	PR 37,5 à 38,0
Etudes	347	Créneaux de dépassement entre Migné-Auxances et Neuville	Migné-Auxances	PR 2,5 à 4,5
Etudes	347	Créneaux de dépassement entre Neuville et Mirebeau	Migné-Auxances	1= 12,2 à 15,00 2=10,00 à 12,7
Etudes	169	Liaison RD757 (Avanton) / RD347 (Migné-Auxances)	Migné-Auxances	
Etudes	169	Liaison RD18 (Martigny) / RD757 (Avanton)	Migné-Auxances + Chasseneuil	
Conférence territoire	148	Etudes d'aménagement global de la RD148 (Créneaux de dépassement)	Civray	31,00 et 22,00 et 12,00
Conférence territoire		Déviations de Couhé- Prolongation jusqu'à RD13 (Vaux en Couhé)	Lusignan	manuel
Conférence territoire		Déviations de Chaunay	Lusignan	manuel
Conférence territoire	725	Créneau de dépassement entre Châtelleraut et La Roche Posay	Châtelleraut 3	15
	347	Sécurisation de la traverse de Neuville	Migné-Auxances	PR 4,0 à 6,0
	910	Aménagement en boulevard urbain (La Folie/Futuroscope)	Poitiers 2+ Chasseneuil + Jaunay-Clan	PR 46,000 à 51,000
	-	Déviations de Mazerolles	Lussac les Chateaux	
	741	Créneaux de dépassement entre Gençay-Usson et Usson-Pressac	Civray	

Annexe III-2

Tableau de correspondance

	RD	Opérations	Canton(s)	Localisation
Renforcement et calibrage				
Opérations grands travaux	5	Renforcement Saint Pierre de Maillé	Montmorillon	46,920 à 51,500
Opérations grands travaux	7	recalibrage entre Civray/Couhé	Civray + Lusignan	96,00 à 98,873
Etudes	9	Renforcement entre Payzay le sec et Leignes sur Fontaine (5km)	Chauvigny+ Montmorillon	PR 45,500 à 50,000
Etudes	116A	Renforcement calibrage entre RD11 et La Chapelle Viviers (3km) (permettrait passage PL- Demande ZE)	Chauvigny	PR 0,300 à PR 3,000
Etudes	12	Recalibrage entre Bouresse/Verrieres/St Laurent de Jourdes	Lussac les Chateaux	41,800 à 47,000
Etudes	95	La Villedieu - Raboué (élargissement et renforcement par retraitement en place sur 2km)	Vivonne	PR 27,000 à PR 29,000
Etudes	7	Renforcement Mirebeau RD7 - RD69	Loudun	15,425 à 24,935
Etudes	67	Renforcement Renoué/RD40	Loudun	déjà info carte études
	89	Tercé- Savigny Lescault	Chasseneuil du Poitou	10
Conférence territoriale	35	RD35- Saint Pierre d'Exideuil- Chaunay	Civray	11
Conférence territoriale	89	Recalibrage/ Renforcement entre Tercé et Savigny	Chasseneuil du Poitou	10
Conférence territoriale	139	Recalibrage/ Renforcement entre Bignoux et Lavoux	Chasseneuil du Poitou	3
Conférence territoriale	161	Recalibrage/ Renforcement entre Dangé-Saint Romain et Châtelleraut	Châtelleraut 2	5
Conférence territoriale	8	Réaménagement de la RD8 pour désenclavement du circuit du Vigeant	Lussac les Chateaux	36

Annexe III-2

Tableau de correspondance

	RD	Opérations	Canton(s)	Localisation
Ouvrages d'art				
Opérations grands travaux	3	Pont de Bonneuil Matours	Chauvigny	PR52,773
Opérations grands travaux	31	Mur de Danlot à Aslonnes	Vivonne	PR5,430 au PR5,590
Etudes	8	Barrage de la Forge à Lhonnaizé	Lussac les Châteaux	PR17,681
Etudes	88	Ponts de Château-Larcher	Vivonne	PR19,660 au PR19,850
Etudes	725	Pont Henri IV à Chatelleraut	Châtelleraut 2	PR23,220
Etudes	3	Ponts du Moulin de Pouvreau	Lusignan	PR0,675 au PR0,747
Etudes	140	Pont de Curzay sur Vonne	Lusignan	PR3,180
Etudes	136	Pont de Nalliers	Montmorillon	PR0,107
Etudes	725	Pont du Bourg de La Roche Posay	Châtelleraut 3	PR0,45
Etudes	75	Charpente métallique du Pont d'Ingrandes	Châtelleraut 2	PR8,438
Etudes	22	Pont du Bourg de Dangé Saint Romain	Châtelleraut 2	PR21,448
travaux	5	Ouvrage de décharge de Vicq sur Gartempe	Châtelleraut 3	43,582
travaux	3	Pont du bourg de Sanxay	Lusignan	2,76
travaux	86	Pont de l'Ecotière	Chauvigny/Chasseneuil	6,36
Etudes	6	Pont du bourg de Bonnes	Chasseneuil	47,377
Etudes	25A	Pont de Moussac	Lussac les Châteaux	10,306
Conférence Territoire	4E	Charroux- Travaux pont sur RD4E	Civray	
Conférence Territoire	12	Persac- Aménagements réalisés empêchent les engins agricoles d'emprunter l'ouvrage	Lussac les Châteaux	54,945 et 56,915
Conférence Territoire	33	Problème au niveau de l'ouvrage- Commune de Saint Léomer	Montmorillon	17,304

Annexe III-2

Tableau de correspondance

	RD	Opérations	Canton(s)	Localisation
Aménagements de sécurité				
Opérations grands travaux	12	Aménagement de la traverse de Nouaillé Maupertuis (dont mur Rivaud)	Vivonne	PR23,683 à PR 23,732
Opérations grands travaux	749	Giratoire avec RD131A à Aavilles en Châtelleraut	Chauvigny	RD749= PR 20,141 RD131A=PR 0,568
Etudes	757	Carrefour RD21/RD43/RD757 Vendeuvre du Poitou	Jaunay-Clan	ens RD24,9 (RD757)
Etudes	910	Giratoire à Longève (Dissay et Beaumont)	Jaunay-Clan	PR37,730
Etudes	12	Aménagement carrefour RD12/12C à Nouaillé Maupertuis	Vivonne	PR20,530
Etudes	20c	Aménagement d'un giratoire avec la rue de vert à Chasseneuil	Chasseneuil	PR1,710
Etudes	347	Carrefour de St Pierre à St Leger de Montrillais RD347/19	Loudun	RD347= PR58,680 RD19= PR 10,985
Conférence territoire	21	Carrefour "La Guédonière" commune de Colombiers	Châtelleraut 1	24,8
Conférence territoire	148/148A	Aménagement d'un carrefour giratoire en remplacement des feux	Civray	intersection
Conférence territoire	951	Carrefour RD951/RD9	Chauvigny	32,3
Conférence territoire	30	Carrefour RD62/RD30	Migné-Auxances	RD62 - PR 30,1
Conférence territoire	58	Carrefour (accès papeterie)	Châtelleraut 2	8
Conférence territoire	725	Carrefour RD725/RD80- Souhait d'un tourne à gauche	Châtelleraut 3	10,8
Conférence territoire	347	Carrefour RD347/RD64 de type tourne à gauche lieu dit "Les Chauleries"	Loudun	RD347 PR 29,6
Conférence territoire	11	Aménagement de sécurité	Montmorillon	22,45
Conférence territoire	347	Traverse d'Angliers et aménagement du carrefour RD347-RD40	Loudun	37,2
	347	Demande d'un carrefour de type tourne à gauche (entrée Les Trois Moutiers-Lotissement)	Loudun	53
	347	Carrefour route d'Auton commune de Bournand	Loudun	51,5



Annexe IV

Carte des opérations retenues

HIERARCHISATION DU RESEAU

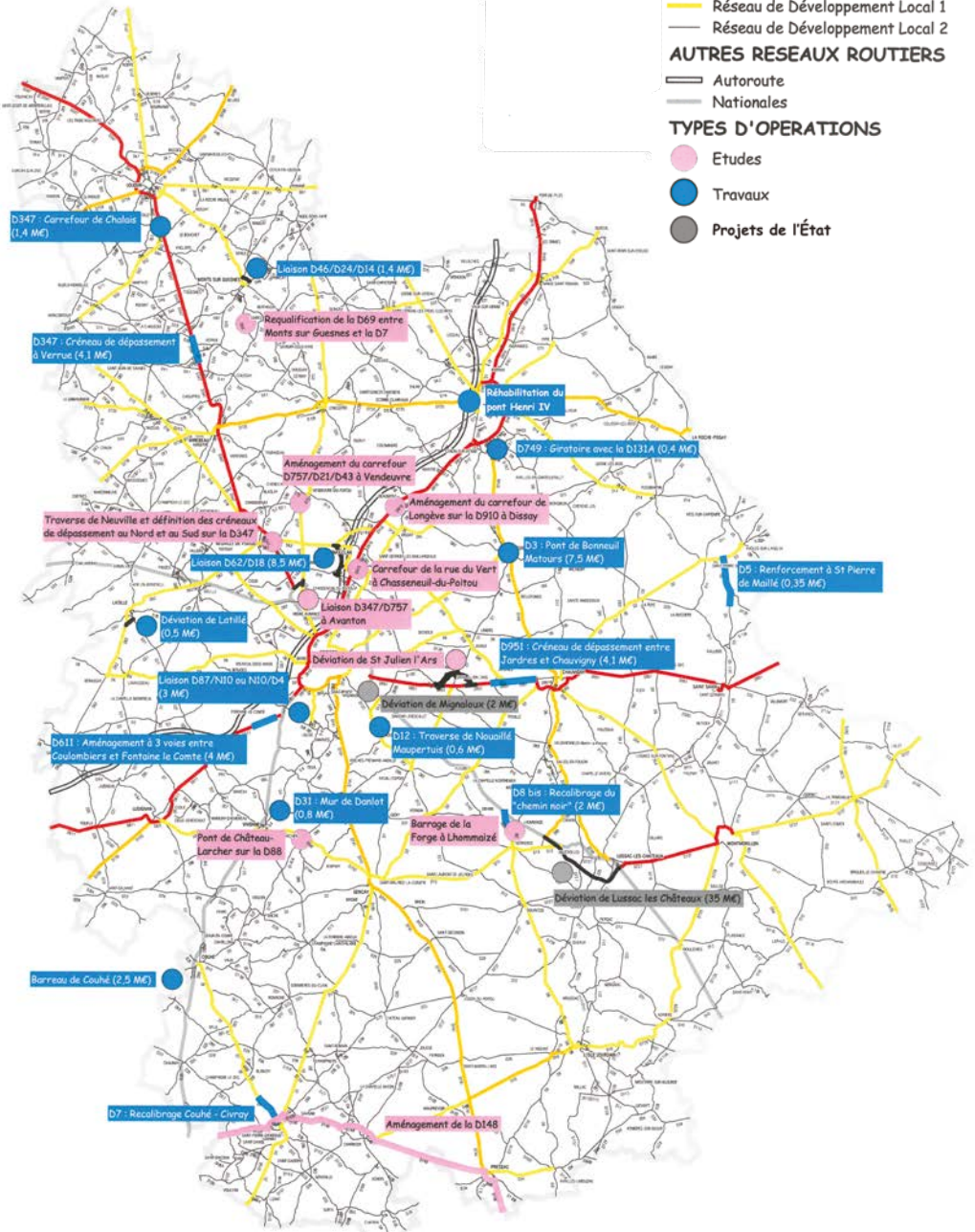
- Réseau Structurant 1
- Réseau Structurant 2
- Réseau de Développement Local 1
- Réseau de Développement Local 2

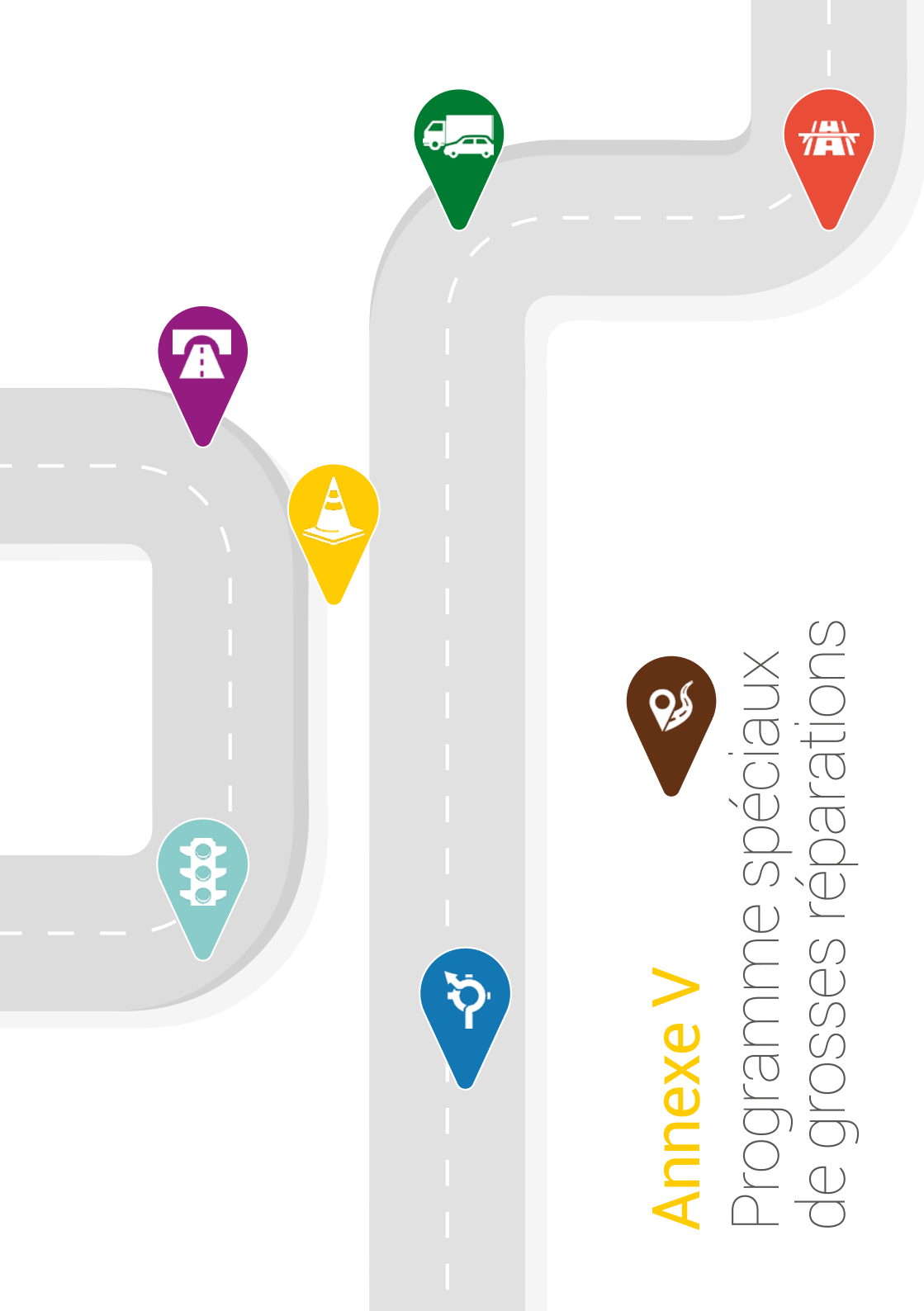
AUTRES RESEAUX ROUTIERS

- Autoroute
- Nationales

TYPES D'OPERATIONS

- Etudes
- Travaux
- Projets de l'État





Annexe V

Programme spécial
de grosses réparations

REMISE EN ETAT LGV

— Département 2015

— Département 2016

— Département 2017

— COSEA 2016

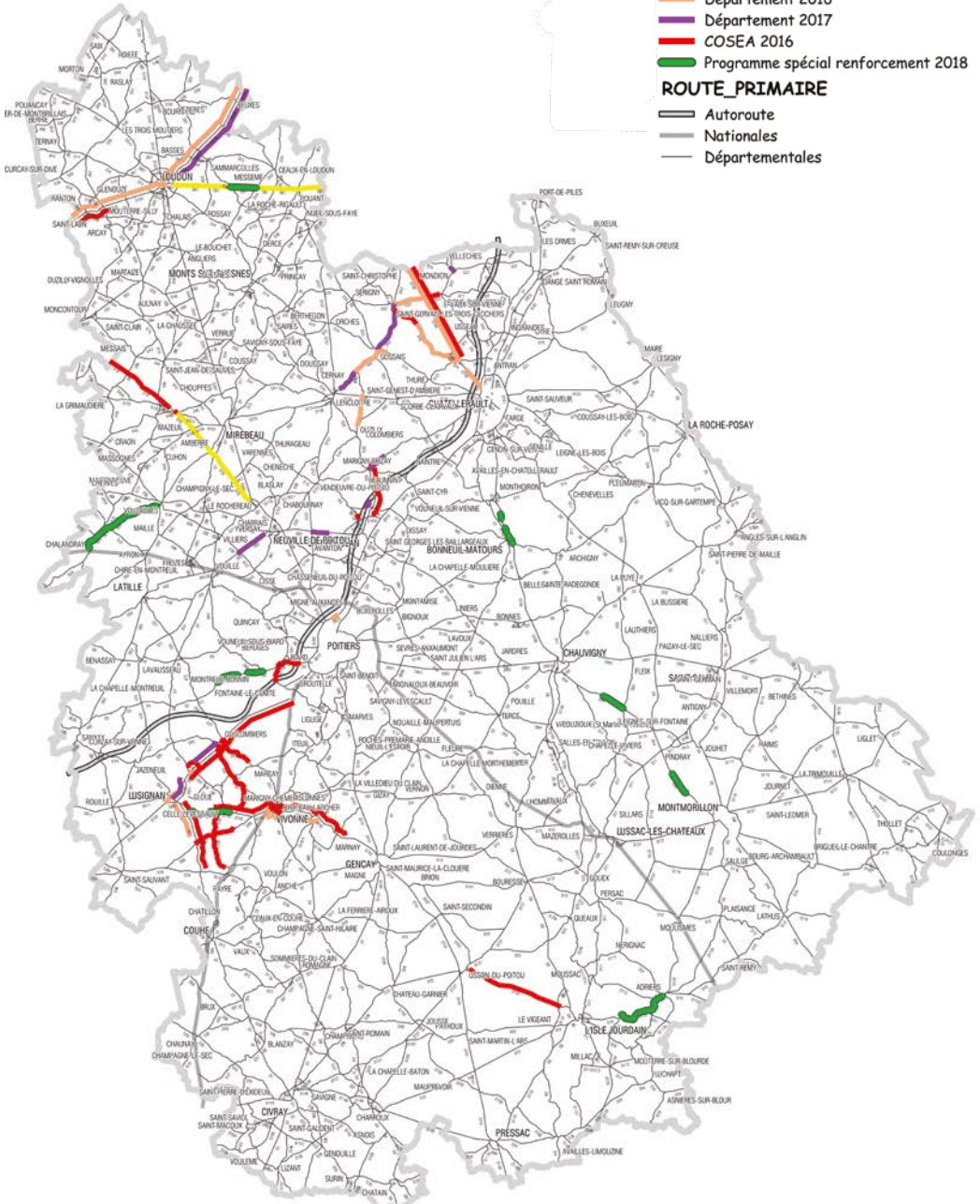
— Programme spécial renforcement 2018

ROUTE_PRIMAIRE

— Autoroute

— Nationales

— Départementales





Annexe VI

Programmation "Grands Travaux"

Programmation "Grands Travaux"

RD	Projet
12	Aménagement de la traverse de Nouaillé-Maupertuis
31	Mur de Danlot à Aslonnes
5	Renforcement Saint-Pierre-de-Maillé
347	Carrefour de Chalais
749	Giratoire avec RD131A à Availles-en-Chatelleraud
7	Couhé/ Civray requalification de l'axe - 1 ^{re} phase
951	Créneaux Jardres-Chauvigny + giratoire RD20 + traverse de Jardres
3	Pont de Bonneuil-Matours
-	Déviations de Latillé (Liaison RD62/RD27)
-	Liaison RD46 / RD24 / RD14 - Monts-sur-Guesnes
347	Créneaux de dépassement à Verrue
7	Barreau de Couhé
169	Liaison RD62 (Jaunay-Marigny) / Péage A10 (Futuroscope) / RD18 (Martigny)
4	Desserte PL Ligugé - Aménagement à Chantejeau
8 bis	Redressement et calibrage du "chemin noir" à Lhommaizé (2,2 km)
611	Aménagement Coulombiers / Fontaine-le-Comte
725	Pont Henri IV Reprise du tablier

Nota La planification est proposée au plus tôt. Néanmoins elle est tributaire de l'obtention de toutes les autorisations administratives nécessaires, de l'aboutissement positif des acquisitions foncières et de toute autre sujétion imprévue. Les phases travaux peuvent ainsi se trouver reportées.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	>2021
	Travaux (Tx)						
	Travaux						
	Etudes	Travaux					
	Etudes	Travaux					
	Etudes	Travaux					
		Etudes	Travaux				
	Etudes	Travaux Carrefours		Tx Prépa		Tx Créneau	Finitions et Tx annexes
		Enquêtes publiques (EP)		Acquis. Foncières			
	Etudes	Reprise Etudes suite AO infructueux			Travaux		Finitions et Tx annexes
	Etudes	Enquêtes publiques et Acquis. Foncières		Tx	Finitions et Tx annexes		
	Etudes	Enquêtes publiques et Acquis. Foncières		Tx	Finitions et Tx annexes		
	Etudes	Etudes et Dossiers réglementaires	EP	Tx Prépa	Tx créneau	Finitions et Tx annexes	
	Etudes			Enquêtes publiques	Tx Prépa	Travaux	
	Etudes		dossiers réglementaires		Travaux		Finitions et Tx annexes
	Etudes		Travaux				
		Etudes		Enquêtes publiques	Acquis. Foncières	Travaux	
	Etudes		Enquêtes publiques	Acquis. Foncières	Tx Prépa	Tx Créneau	Finitions et Tx annexes
	Etudes				Travaux tablier		



Annexe VII

Fiches projet

Réalisations

p. 41

- RD12 Aménagement de la traverse de Nouaillé-Maupertuis
- RD31 Mur de soutènement de Danlot à Aslonnes
- RD5 Renforcement et calibrage à Saint-Pierre-de-Maillé
- RD347 Carrefour de Chalais
- RD749-RD131A Giratoire à Availles-en-Châtellerault

Travaux

p. 52

- RD7 Recalibrage et renforcement entre Couhé et Civray
- RD951 Aménagement entre Jardres et Chauvigny
- RD3 Réhabilitation du pont de Bonneuil-Matours
- RD62-RD27 Déviation de Latillé
- Liaison RD46-RD24-RD14 Monts-sur-Guesnes
- RD347 Créneaux de dépassement entre Loudun et Mirebeau
- Barreau de Couhé – Liaison RN10-RD7
- Liaison RD62 – Péage A10-RD18
- RD4 Amélioration de la desserte poids lourds de Ligugé – Aménagement à Chantejeau
- RD8 bis Redressement et calibrage du "chemin noir" à Lhommaizé
- RD611 Aménagements entre Colombiers et Fontaine-le-Comte
- RD725 Pont Henri IV à Châtellerault

Etudes

p. 86

- Liaison RD25-RD35 à Chaunay
- RD148 Etude d'aménagement global
- RD951 Déviation de Saint-Julien-l'Ars
- Amélioration de la desserte Poids Lourds de Ligugé – voie nouvelle
- Liaison RD757-RD347
- RD69 calibrage à Saires
- RD347 Travaux d'Angliers
- RD347 Créneaux de dépassement entre Migné-Auxances et Neuville
- RD347 Créneaux de dépassement entre Neuville et Mirebeau
- RD347 Traverse de Neuville
- RD757 Carrefour de Vendevre
- RD757 Carrefour de Longève
- RD20c Carrefour de Vert
- RD88 Ponts de la Couture à Château-Larcher

RD12 - Aménagement de la traverse de Nouaillé-Maupertuis

Diagnostic et stratégie d'aménagement

Dans le cadre de rénovation du centre bourg par la commune de Nouaillé-Maupertuis, après l'aménagement de la partie basse le projet consiste dans un deuxième temps, à l'aménagement de la partie haute. Il s'agit d'élargir la voie pour permettre le croisement des poids lourds et permettre un cheminement piéton sécurisé et aux normes d'accessibilité. Ce projet nécessite la reconstruction en recul de 2m environ du mur de soutènement d'une propriété riveraine qui présente par ailleurs de graves désordres qui ont conduit à son étalement.

Description de l'opération

L'opération consiste à :

- La réalisation d'un calibrage de chaussée à 5,50 m de la RD12 pour les deux sens de circulation. Le bord de chaussée de la RD12 coté mur sera constitué d'un trottoir non accessible de largeur variable délimité par un caniveau. Sur l'autre côté de la RD12, il sera mis en œuvre un trottoir de 1,40 m de largeur mini et variable permettant le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite avec bordures et caniveaux en bord de chaussée.
- La reconstruction, selon les directives de l'Architecte des Bâtiments de France, du mur de soutènement en limite de propriété.
- La reconstruction, selon les directives de l'Architecte des Bâtiments de France, d'un muret.
- La mise en œuvre d'un plateau surélevé à l'entrée de cette partie haute du projet au centre bourg.

Localisation de l'opération



Financement

La maîtrise d'ouvrage de cette opération a été assurée par le Département de la Vienne. L'opération a coûté 540 000 € hors acquisitions foncières.

La commune de Nouaillé-Maupertuis a pris en charge les acquisitions foncières nécessaires au projet ainsi que la reprise des réseaux souterrains.

Réalisation

- Les travaux de reconstruction du mur ont été réalisés de juillet 2016 à mi-octobre 2016.
- La reprise des réseaux souterrains à la charge de la commune, ont été réalisés de mi-octobre 2016 à mi-novembre 2016.
- Les travaux d'aménagement de la voirie ont été réalisés de mi-novembre 2016 à début décembre 2016.

AVANT LES TRAVAUX



APRÈS LES TRAVAUX



RD31 - Mur de soutènement de Danlot Commune d'Aslonnes

Diagnostic et stratégie d'aménagement

Le mur de Danlot situé en contrebas de la RD31 au PR 5+430 sur la commune d'Aslonnes est un mur de soutènement en maçonnerie de pierres sèches jointoyées ponctuellement.

Le 9 décembre 2014 le mur connaît un effondrement partiel au droit de la partie la plus haute (6,30 m) sur environ 5 m. Le Conseil Départemental de la Vienne met en place un balisage de la voie côté parapet et un alternat par feux. Une déviation est également mise en place pour les poids lourds supérieurs à 3,5 T.

Le Conseil Départemental de la Vienne décide alors d'engager des études relatives au projet de reconstruction du mur.

Le diagnostic réalisé sur l'ouvrage met en évidence la problématique des eaux de ruissellement qui s'infiltrent au niveau de l'accotement côté coteau et circulent dans le remblai à l'arrière du mur.

La qualité médiocre des matériaux du remblai ainsi que la récurrence de ces cheminements d'eau provoquent à long terme le lessivage des fines. Ainsi le profil du remblai devient progressivement le suivant : bloc et cailloutis en partie haute, sable en partie basse. Au niveau des zones de mur non jointoyées des vides importants se créent à l'arrière du masque de la maçonnerie.

La végétation s'est développée et les effets chimiques des acides sécrétés par les racines, les cycles de gel-dégel et la dévégétalisation sans doute trop "brutale" déconsolident la maçonnerie.

L'absence de barbacanes et la diminution de la butée de pied affaiblissent davantage la maçonnerie. Dans les zones les plus hautes et naturellement plus instable (forme convexe) et les plus sollicitées (charges dynamique) le risque d'effondrement localisé devient important.

Description de l'opération

Les travaux ont consisté, par l'épaulement en blocs d'enrochements mis en œuvre contre le mur, à réaliser une mise en sécurité de l'ouvrage actuel.

- La partie de mur effondré est tout d'abord reconstituée,
- Le mur actuel est consolidé sur son parement extérieur (reconstitution des parties très déformées, consolidation en pied, remplissage gravitaire au mortier des vides à l'arrière du parement, jointoiement et rejointoiement sur l'ensemble de sa surface),

- Le drainage est amélioré en créant des barbacanes (bâties au travers du parement),
- Un épaulement en blocs d'enrochement percolé est réalisé contre le parement du mur actuel,
- La voirie supérieure (RD31) est entièrement reconstituée.

Les travaux ont débuté le 18 juillet 2016 et se sont achevés le 16 décembre 2016.

Localisation de l'opération



Financement

L'opération globale s'élève à 685 000 € TTC.

Le Département de la Vienne a entièrement financé cette opération.

RD5

Renforcement et calibrage à Saint-Pierre-de-Maillé

Diagnostic et stratégie d'aménagement

- La RD5 relie la RD951 à la RD2 ; elle assure la liaison entre Saint-Germain et Saint-Pierre-de-Maillé.
- Elle dessert notamment une coopérative agricole, localisée à proximité du carrefour avec la RD2.
- Elle supporte un trafic de 790 véhicules/jour, dont 8% de poids lourds.
- Sur cette voie, il convient de considérer un accroissement du trafic lourd et du trafic agricole, en période estivale, lié aux moissons qui induisent une augmentation des rotations vers la coopérative agricole.

Cette section était particulièrement dégradée du fait d'un sol de très mauvaise qualité et ses caractéristiques géométriques inadaptées aux besoins actuels.

Ses principales caractéristiques sont :

- Emprise moyenne : 11.00m
- Largeur moyenne de la chaussée : 5.30m
- Linéaire de la voie à traiter : 4600m.

Les objectifs de l'opération doivent permettre de :

- Renforcer et harmoniser l'ensemble de la structure de chaussée ;
- Restaurer la couche de roulement ;
- Sécuriser le croisement des véhicules, notamment des poids lourds sur l'ensemble de la section.
- Conserver la géométrie de la voie afin d'éviter le recours aux acquisitions foncières.
- Maintenir l'activité économique en améliorant et en sécurisant la RD5 desservant une coopérative agricole.

Description de l'opération

Les caractéristiques de l'opération sont les suivantes :

- Largeur de chaussée : 5.60m
- Retraitement en place au liant hydraulique + couche anti fissuration + couche de roulement, sur une section comprise entre les PR47+430 et 49+410.
- Reprofilage en EB14 d'assise + EB10 de roulement, sur une section comprise entre les PR46+920 et 47+430, et les PR49+410 et 51+500.
- Recalibrage et réfection des ouvrages hydrauliques (aqueducs, entrées charretières, exutoires).
- Curage des fossés et dérasement des accotements.

Localisation de l'opération



Financement

Les travaux ont couté à 350 000 €.

Le Département de la Vienne a financé entièrement cette opération.

Planning

2016	2017
Etudes	Travaux Terminés

Travaux réalisés en septembre 2017 conformément à la fiche projet et en restant dans l'enveloppe financière initiale.

RD347

Carrefour de Chalais

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département.

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.

A cette fin et compte tenu du trafic, notamment poids lourds, très important, le Département a défini une stratégie d'aménagement de cet axe en retenant les principes d'aménagements suivants :

- Aménagement de l'axe à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement
- Sécurisation des échanges avec les voies et accès riverains

Le carrefour entre la RD347 et la RD52 présente un caractère accidentogène. En effet, la section de RD347 comporte trois carrefours avec des conceptions différentes (stop, tourne à gauche) et leur proximité implique des zones de conflits importantes.

Dans le cadre du schéma routier 2016-2021, un aménagement de carrefour sécurisé est proposé afin de regrouper et réduire de nombre de carrefour sur la RD347 au niveau de la RD52 et l'accès à la Maison de Pays.

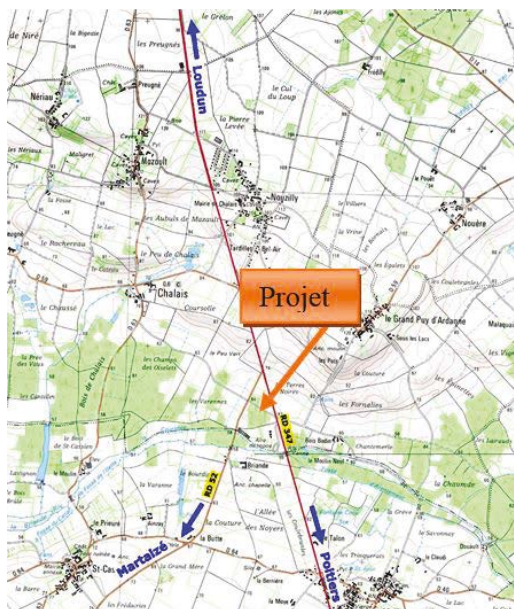
Description de l'opération

Pour répondre aux enjeux de sécurité routière, l'opération consiste à :

- supprimer le carrefour actuel RD52 / RD347
- regrouper les carrefours RD347 / Voie communale de Chalais / accès à l'aire de repos / Maison de pays, en un seul carrefour sécurisé (type "tourne à gauche"),
- déstructurer l'extrémité nord de la RD52 (maintien des accès aux parcelles agricoles),
- rabattre la RD52 sur la voie communale de Chalais afin d'appuyer au maximum le tracé routier sur de la voirie existante et par conséquent réduire au maximum l'impact du projet sur l'environnement,

Localisation de l'opération

RD347 sur la commune de Chalais – accès aire de repos "la Briande" et maison de Pays



Plan de situation



Plan du nouveau carrefour création d'un carrefour unique sécurisé de type "tourne à gauche"

Financement

L'opération a coûté 1 M€ est entièrement financée par le Département de la Vienne.

Planning

Les travaux ont été réalisés du printemps à l'automne 2017 pour une mise en service fin 2017

RD749-RD131A - Giratoire à Availles-en-Châtelleraut

Diagnostic et stratégie d'aménagement

L'opération se situe au carrefour des RD131A et RD749. Elle consiste à réaliser des travaux d'amélioration de la sécurité routière (modification du carrefour existant). La RD749 entre Châtelleraut et Chauvigny, est une route classée dans le réseau structurant du Département qui présente au niveau du carrefour étudié, un tourne à gauche en peinture.

Une étude de d'amélioration du carrefour existant a été réalisée par le Département, suite à un accident mortel.

Deux variantes techniques ont été envisagées au stade des études préliminaires :

- Amélioration du carrefour type "tourne à gauche" existant en bordurant les îlots, en fermant la voie d'accès à Cenon-sur-Vienne,
- construction d'un carrefour giratoire entre les RD131A et 749.

L'aménagement d'un carrefour de type giratoire a été retenu et cette opération a été inscrite au schéma routier 2016/2021.

Description de l'opération

L'opération consiste à sécuriser le carrefour entre la RD131A et RD749 au vu des trafics et des contraintes du site par l'aménagement d'un giratoire de caractéristiques réglementaires au rayon minimal. Pour cet aménagement, des acquisitions foncières ont été nécessaires ainsi que le déclassement d'un espace boisé classé.

Localisation de l'opération

Le projet est situé au carrefour RD749 / RD131A sur la commune de Availles-en-Châtelleraut :



Financement

La maîtrise d'ouvrage de cette opération a été assurée par le Département de la Vienne. L'opération a coûté 408 000 € hors acquisitions foncières.

La commune d'Availles-en-Châtelleraut a pris en charge les acquisitions foncières nécessaires au projet ainsi que la mise en compatibilité de son document d'urbanisme.

Réalisation

Les travaux ont été réalisés de septembre à novembre 2017.

AVANT LES TRAVAUX



RD749
en venant de Châtelleraut

APRÈS LES TRAVAUX



RD749
en venant de Châtelleraut



RD131A
en venant de Cenon-sur-Vienne



RD131A
en venant de Cenon-sur-Vienne

RD7

Recalibrage et renforcement entre Civray et Couhé

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD7, relie les agglomérations de Civray à Couhé via les communes de Blanzay, Epanvilliers et Brux. Elle est classée "Réseau de Développement Local 1" (RDL 1) au schéma routier Départemental. Elle supporte un trafic de 1 845 véhicules/jour, dont 5,5% de poids lourds.

Ses principales caractéristiques sont :

- Emprise moyenne : 11.00 m
- Largeur moyenne de la chaussée : 5.00 m
- Linéaire de la voie concerné : 19 000 m

Cette voie qui reçoit un trafic en constante évolution, est relativement sinueuse par endroit et l'étroitesse de la chaussée ne facilite pas la circulation des camions. Le croisement des poids lourds dégrade les rives de chaussée, creuse les accotements, ce qui procure une sensation d'insécurité pour les usagers de cette voie.

L'existence d'une carrière de calcaire, en exploitation, sur la commune Blanzay, le long de la RD7 engendre des norias de camions non négligeables. De même, cette route est très pratiquée pour les trafics venant de Civray et allant vers Poitiers, via Couhé, itinéraire plus court et aussi pratique que de rejoindre la RN10 par "Les maisons blanches".

Il s'avère que les trafics sur cet itinéraire de la RD7 sont en constante évolution.

En effet, l'augmentation des trafics au PR94,500 était de 22% entre 2010 et 2011, puis de 5% entre 2012 et 2013. Cette évolution se confirme de nouveau de 2014 à 2015 avec une augmentation du trafic de l'ordre de 10%. Les trafics sur la RD7 sont passés de 1340 véhicules/jour en 2010 à 1845 véhicules/jour en 2015, **soit une évolution de 38% sur 6 ans.**

De plus la création du barreau de liaison RN10-RD7, contournement de Couhé sud, va très probablement engendrer une nouvelle augmentation du trafic.

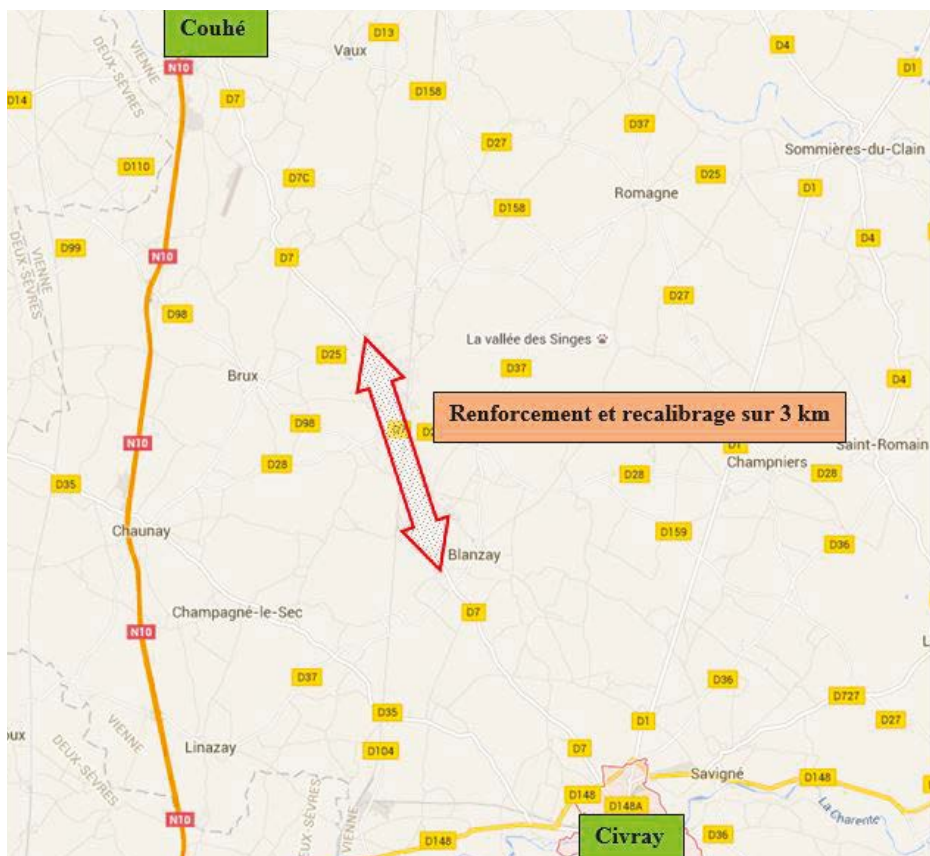
Pour ces raisons, il est proposé, dans le cadre du schéma routier 2016-2021, une première phase d'aménagement consistant au renforcement et au recalibrage, sur 3 kilomètres, des sections les plus étroites de la RD7.

Description de l'opération

Il est proposé de réaliser, sur 3 kilomètres:

- un recalibrage de la chaussée des sections de cette voie les plus étroites entre le carrefour RD7/RD37 et le carrefour RD7/ RD25. L'objectif est de calibrer la route à 6 m, conformément aux caractéristiques géométriques minimales du RDL 1, via la réalisation de poutres en rives ;
- un recalibrage des accotements et des fossés pour améliorer et renforcer la sécurité des usagers de la route ;
- un renforcement de la structure de la chaussée, sur la totalité de sa largeur, afin de répondre aux sollicitations du trafic lourd supporté ;
- un recalibrage et la réfection des ouvrages hydrauliques (aqueducs, entrées charretières, exutoires).

Localisation de l'opération



Financement

Cette première phase de travaux est estimée à 700 000 €, valeur décembre 2015.
Le Département de la Vienne finance entièrement cette opération.

Planning

2017	2018
Etudes	Travaux

RD951 - Aménagement d'un créneau de dépassement entre Jardres et Chauvigny

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD951 entre Poitiers et Chauvigny fait partie des axes structurants du département et constitue le support essentiel du développement économique du pays chauvinois. 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.

A cette fin et compte tenu du trafic, le Département a défini une stratégie progressive d'aménagement de cet axe en retenant les principes généraux d'aménagements suivants :

- L'axe sera aménagé à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement entre le giratoire situé en sortie de Chauvigny et la future déviation de Mignaloux-Beauvoir.
- L'agglomération de Saint-Julien-l'Ars fera l'objet d'une déviation qui comportera 2 créneaux de dépassement (1 par sens)
- La traversée de Jardres sera maintenue mais fera l'objet de travaux de sécurisation en particulier au droit du carrefour de la RD153
- La sécurisation des échanges avec les voies et accès riverains sera prise en compte

Dans le cadre du schéma routier 2016-2021, une première phase d'aménagement consistera à traiter la section Jardes-Chauvigny.

Localisation de l'opération



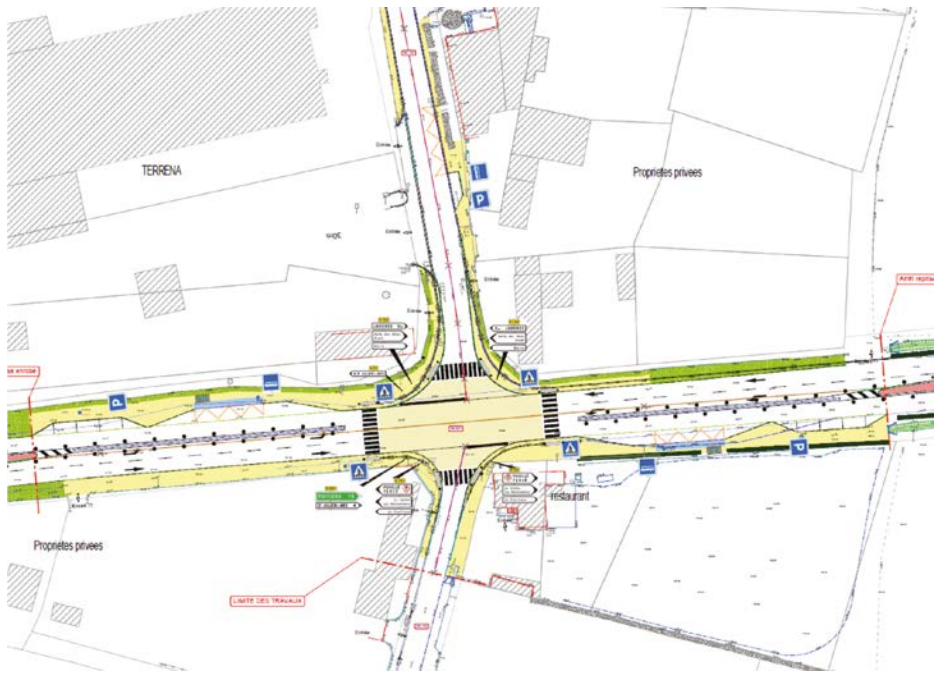
Description de l'opération

L'opération comporte 4 parties :

- La réalisation d'un créneau de dépassement dans le sens Chauvigny-Poitiers, d'une longueur de 1200 à 1500 m, compatible avec la création éventuelle future d'un créneau en sens opposé. Compte tenu des caractéristiques générales de l'itinéraire, le créneau de dépassement devra autoriser la pratique d'une vitesse de 110 km/h.
- Le carrefour avec la RD20 sera sécurisé par la réalisation d'un giratoire. Le projet devra intégrer la sécurisation des arrêts de cars. Le bon fonctionnement de la desserte de l'entreprise de transports Jubert devra être assuré pendant la phase travaux.

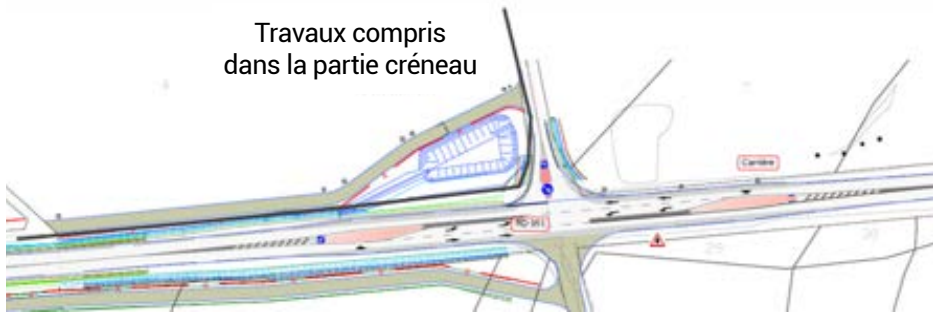


- La traverse de Jardres fera l'objet de travaux de sécurisation intégrant la problématique du fonctionnement du carrefour avec la RD153, la gestion des circulations piétonnes et l'aménagement des arrêts de cars. La desserte de l'entreprise Terrena, génératrice de mouvements importants à certaines saisons devra être prise en compte.



- Un tourne à gauche au niveau de Bois Senebaud marquera la fin du créneau.

Travaux compris
dans la partie créneau



La nature des aménagements à réaliser est incompatible avec le maintien d'accès direct à la RD951. En conséquence l'ensemble des accès et cheminements riverains ou agricoles sera restructuré préalablement aux travaux, en particulier seul l'accès à Servouze sera maintenu.

Financement

Le projet a été évalué et validé par délibération du Conseil Départemental pour un montant de 4,3 M€ TTC. Cette opération est cofinancée par :

- l'Etat à hauteur de 546 146 euros
- la Région à hauteur de 576 276 euros
- Grand Poitiers à hauteur de 210 000 euros

Planning

En 2016, les études préliminaires ont été réalisées. Une concertation auprès des agriculteurs a été menée, ainsi que les études d'avant-projet qui ont permis aux élus du département d'acter par délibération le projet et le lancement des acquisitions foncières amiables.

En 2017, les études techniques ont continué afin de déterminer les emprises exactes du projet qui ont servi de base :

- pour la négociation amiable qui a été réalisée par le service foncier du département
- pour le lancement du diagnostic archéologique qui a été réalisé en fin d'année 2017 au niveau du carrefour de la RD20 et du carrefour du bois Senebaud.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est prévue début 2018. En 2018, les travaux du giratoire et des aménagements de la traversée de la RD153 commenceront par le dévoiement des réseaux et finiront par les aménagements paysagers.

2016	2017	2018	2019	2020
Etudes préliminaires Concertation avec les propriétaires et agriculteurs AVP	Négociations foncières amiables Diagnostic Archéologique phase 1 PRO-DCE carrefours	Enquête publique DCE éclairage public– espaces-verts Travaux Réseaux Giratoire, traversée, TAG Bois Senebaud	Expropriation DCE créneau Travaux Rétablissements	Travaux Créneau de dépassement

RD3 - Réhabilitation du pont de Bonneuil-Matours

Diagnostic et stratégie d'aménagement

Le pont de Bonneuil-Matours présente de graves désordres et des travaux lourds sont indispensables à court terme.

Cet ouvrage se trouve sur la RD3 sur la commune de Bonneuil-Matours et permet de franchir La Vienne.

Il a été construit en 1931 et est le dernier pont métallique suspendu à poutres de rigidité latérales et à câbles paraboliques de la Vienne. Il est également le premier ouvrage ayant utilisé une suspension avec des câbles à torsion alternative.

Il est donc à la fois un élément marquant du site, porteur d'identité de la commune, et témoin d'une technique remarquable.

A ce titre, l'ouvrage a fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques par arrêté en date du 24 octobre 2011.

La spécificité de cet ouvrage a conduit la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) à faire mener une étude de la faisabilité technique et économique de la réhabilitation de cet ouvrage, confirmée et validée début 2011.

Description de l'opération

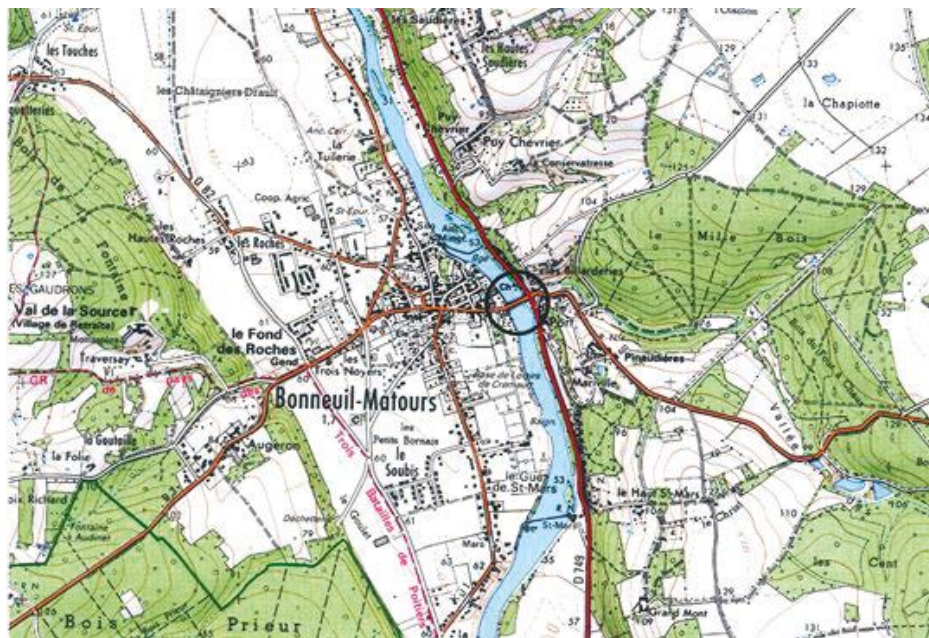
Le Département de la Vienne a décidé de procéder à la réhabilitation du pont actuel. Les travaux s'inscrivent donc dans le souci de conserver au maximum la perception actuelle de l'ouvrage.

Les travaux de réhabilitation du pont suspendu retenus sont les suivants :

- le renforcement de la structure du tablier par remplacement des poutres latérales de rigidité, afin d'accepter le passage des poids lourds, avec l'objectif de ne pas limiter le tonnage des véhicules (en faisant en sorte toutefois que les camions ne se croisent pas sur l'ouvrage, ou uniquement de manière exceptionnelle),
- le changement complet de la suspension reconnue défectueuse (corrosion avancée des câbles et ancrages),
- la démolition complète, puis la reconstruction du hourdis en béton armé sous chaussée, qui est fortement dégradé et de capacité résistante reconnue insuffisante,

- la conservation du nombre de suspentes actuelles (39 par rive de tablier), et de la conception avec ancrage sur consoles attachées aux poutres latérales,
- l'amélioration des cheminements piétonniers sur l'ouvrage, par l'adjonction de deux passerelles latérales au tablier du pont de 1,0 m de largeur utile courante avec réduction localisée au droit des pylônes (contre 0,71 m actuellement).
- la suppression de la sous-poutre existante,
- l'objectif de conservation au plus proche de l'existant de l'aspect extérieur actuel de la suspension (câbles porteurs, suspentes courtes et longues, attaches sur consoles), des trottoirs (tôles larmées) et des garde-corps,
- le remplacement des pièces métalliques des tabliers jugées excessivement dégradées,
- la reprise généralisée de la protection anticorrosion de la charpente métallique des tabliers conservée,
- la protection anticorrosion des pièces métalliques des tabliers neuves,
- le renforcement des fondations du pylône rive droite, en fonction des nouvelles descentes de charges,
- le renforcement par clouage des massifs d'ancrage des câbles de suspension,
- la reprise des appuis des tabliers au niveau des pylônes et des culées, avec agrandissement des niches et substitution des organes d'appui,
- la reconstitution du complexe d'étanchéité des tabliers et des chaussées sur l'ouvrage et ses abords immédiats,
- la mise en œuvre de joints de chaussée sur ouvrage,
- les travaux de ragréage et rénovation des parements des murs et maçonneries des culées et chambres d'ancrage existantes,
- la remise en peinture des garde-corps sur ouvrage,
- l'assainissement par la mise en place de barbacanes sur les murs de soutènement des culées et des remblais d'accès.

Localisation de l'opération



Financement

L'opération globale est estimée à 8,9 M€ dont 7,5M€ sont programmés dans le cadre du Schéma Routier.

Un cofinancement de la DRAC est envisagé.

Planning prévisionnel

2017	2018	2019-2021
Consultation des entreprises INFRUCTUEUX	Nouveau dossier de consultation des entreprises Dossier loi sur l'eau	Travaux

Déviation de Latillé RD62-RD27

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La traversée de Latillé par la RD27 est particulièrement sinueuse et étroite et pose de nombreux problèmes de sécurité vis-à-vis de la circulation des poids lourds (50 PL/j) et des cars scolaires dans le bourg et tout spécialement devant le collège.

L'enjeu de sécurité est majeur aux abords du collège, tant pour la gestion des bus scolaire que pour la circulation des élèves

L'objectif est de minimiser la circulation sur la RD27 en créant une voie nouvelle reliant la RD62 à la RD27 au Sud du bourg en requalifiant une voie communale existante et en aménageant les raccordements d'extrémité dans le respect des normes.

Description de l'opération

Le projet d'une longueur de 945 m récupère au mieux l'emprise de la VC4 existante compte tenu des normes à respecter pour ce type de route.

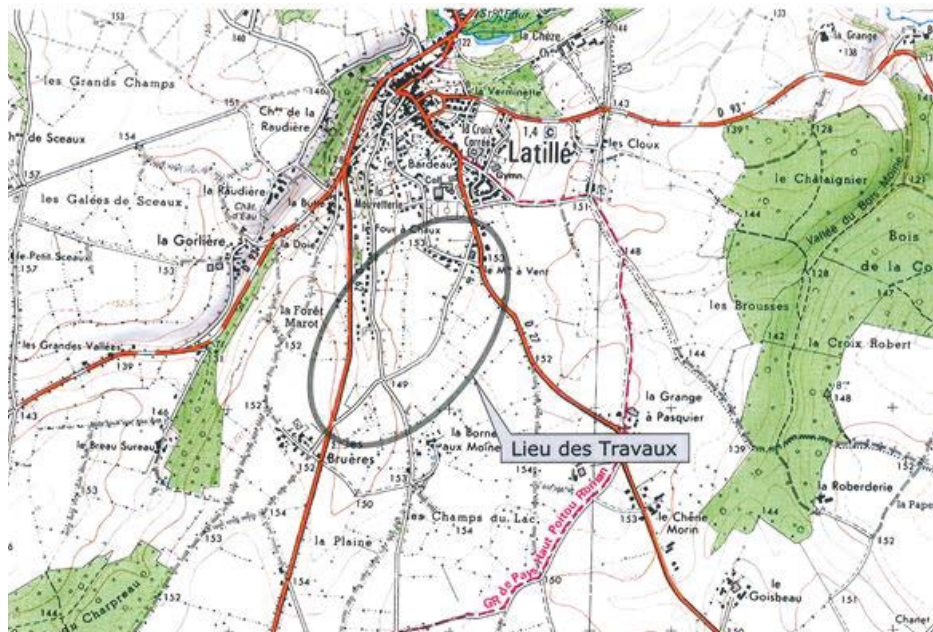
Le carrefour intermédiaire avec la VC3 serait décalé vers le Sud pour permettre les dégagements de visibilité nécessaires tout en limitant le linéaire de haies à supprimer (340 m).

Le raccordement sur la RD62 serait légèrement déporté vers le Nord pour permettre une bonne giration des poids lourds.

Le raccordement sur la RD27 actuel n'étant pas aménageable compte tenu du bâti, celui-ci serait reporté environ 250 m plus au Sud pour garantir les distances de visibilité réglementaires.

Profil en travers : largeur chaussée : 5,50 m et accotement : 1,50 m

Localisation de l'opération



Financement

Le projet est évalué à 990 000 €, valeur 2017, sur la base de ratios.
 Une participation de la communauté de communes du Haut-Poitou à hauteur de 17,5% du montant des travaux est attendue.

Planning prévisionnel

2016	2017	2018	2019 +
<ul style="list-style-type: none"> *Levé Topo *Etat des lieux *AVP 	<ul style="list-style-type: none"> *Présentation et validation AVP *Dossier cas par cas obtenu *Dossier loi sur l'eau déposé, réponse attendue début 2018 *Dossier DUP en attente enquête parcellaire Service Foncier 	<ul style="list-style-type: none"> *Dépôt DUP *Elaboration DCE et lancement marché *Acquisitions foncières 	Travaux

Le démarrage des travaux est conditionné à l'aboutissement de toutes les procédures administratives et sous réserve de toute sujétion imprévue.

Liaison RD46-RD24-RD14

Monts-sur-Guesnes

Contexte général de l'opération et stratégie d'aménagement

Le centre de la commune de Monts sur Guesnes n'est pas du tout adapté à la circulation d'engins agricoles ou de poids lourds. Ces derniers génèrent un trafic routier important en traversée de bourg, qui doit être réduit en vue de sécuriser les flux devant le groupe scolaire communal et de désengorger la place de la Vouye qui arrive à saturation. De plus, il est nécessaire de permettre au centre de secours de disposer d'un accès efficace, rapide et sécurisé.

Le projet s'inscrit dans la continuité d'aménagements routiers déjà réalisés sur trois tronçons en 2006, 2008 et 2014.

Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

- Contournement Nord de Monts-sur-Guesnes,
 - Limitation de la circulation d'engins agricoles et de poids lourds en traversée de bourg,
 - Sécurisation des flux devant le groupe scolaire communal et la place de la Vouye
- Trafic attendu : 1100 véhicules/jour dont 5% poids lourds dans les 2 sens.**



Extrait du Schéma routier
Départemental 2016-2021

Description de l'opération

Le projet d'aménagement consiste en la création d'une voie de liaison routière au nord-ouest du département de la Vienne, dans le loudunais. Il concerne les communes de Monts-sur-Guesnes, Dercé et Prinçay.

Ce projet permettra de relier plusieurs routes départementales (RD46-RD24 et RD14) afin de délester le centre bourg de la commune de Monts-sur-Guesnes, du trafic de transit généré par les engins agricoles et les poids lourds qui empruntent actuellement des voies communales inadaptees.

Localisation des trois communes :
Monts-sur-Guesnes, Prinçay
et Dercé par rapport au projet.

Source : Géoportail



Après avoir étudié plusieurs variantes, le Département, en concertation avec les élus communaux et les riverains, a validé en commission permanente du 8/09/2017, l'avant-projet d'aménagement suivant :

Principales caractéristiques de la future liaison entre RD46-RD24 et RD14 :



- Longueur totale : 1.25 km
- Chaussée à double sens en 2 x 1 voie
- Route départementale du Réseau de Développement Local N°2 (RDL2) avec :
 - Largeur de chaussée : 6 m
 - Accotement : 1.50 m
- Route bordée de part et d'autre par des fossés longitudinaux de 1.50 m de largeur

Financement

Le coût de ce projet est estimé à environ 2,2 M€ avec une participation de la commune à hauteur de 17,5% du montant des travaux sur la section RD46-RD24.

Planning prévisionnel

2017	2018	2019 +
Etudes techniques, réglementaires et environnementales - DUP	Acquisitions foncières - Etudes complémentaires - DCE	Travaux (dévoisement des réseaux et voirie)

Le passage en phase travaux est conditionné par l'aboutissement favorable de toutes les procédures administratives, par un résultat positif des négociations foncières et sous réserve de toute autre sujétion imprévue

RD347 - Créneaux de dépassement entre Loudun et Mirebeau - Communes de Verrue - Saint-Jean-de-Sauves

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département.

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.

A cette fin et compte tenu du trafic, notamment poids lourds, très important, le Département a défini une stratégie d'aménagement de cet axe en retenant les principes d'aménagements suivants :

L'axe sera aménagé à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement à 110km/h, la sécurisation des échanges avec les voies et accès riverains sera prise en compte. Plusieurs créneaux possibles ont été envisagés. L'un d'eux, situé entre Mirebeau et Loudun dans le secteur de Verrue semble pouvoir être réalisé dans les normes et dans la durée du schéma routier 2016-2021.

Description de l'opération

Il s'agit d'une section à 2 x 2 voies d'environ 1 km avec une vitesse limitée à 110 km/h afin de favoriser le dépassement des poids lourds qui représentent près de 20 % du trafic sur cet itinéraire. Les voies seront réparées par une glissière en béton afin d'éviter les collisions frontales, accidents récurrents sur cet axe.



Par souci de sécurité, les accès directs à ce nouvel axe sont regroupés et des propositions ont été présentées aux principaux exploitants, riverains et propriétaires concernés à l'occasion de plusieurs réunions.

Localisation de l'opération



Financement

Le projet est évalué à 4,1 M€ pour 1 créneau, valeur décembre 2015, sur la base de ratios. En grandes masses, l'estimation se répartit en 2,2M€ pour le créneau de dépassement, 1 M€ pour les rétablissements de communication et 0.9 M€ pour les carrefours d'extrémité.

Cette estimation ne tient pas compte de sujétions imprévues telles de gros déplacements de réseaux, des fouilles archéologiques ou des aménagements fonciers. Aucun cofinancement n'est envisagé sur cette opération.

Planning

Les choix définitifs seront arrêtés en début d'année 2018, en liaison avec les Elus du territoire et l'ensemble des partenaires concernés, de sorte que toutes les études soient intégrées dans le dossier qui sera soumis à enquête publique fin 2018/début 2019.

2016	2017	2018	2019	2020
Etudes préliminaires Concertation avec les propriétaires et agriculteurs	Rédaction des dossiers réglementaires Etudes niveau avant-projet	Comité de pilotage, validation de la solution retenue, mise à l'enquête Etudes niveau Projet Dossier d'enquête Publique	Déclaration D'utilité Publique Elaboration des dossiers de consultation des entreprises	Travaux

La mise en service de l'aménagement est programmé en 2020 sous réserve que toutes les autorisations administratives nécessaires soient obtenues, que les négociations foncières aboutissent favorablement et de toute autre sujétion imprévue.

Barreau de Couhé

Liaison RN10-RD7

Diagnostic et stratégie d'aménagement

L'agglomération de Couhé est confrontée à des problèmes de circulation depuis de nombreuses années. En effet, la traversée du bourg par la RN10 a longtemps constitué un désagrément majeur. Aujourd'hui, cet axe très fréquenté est dévié par l'ouest par la route nationale 10 (RN10) en 2 x 2 voies.

Cependant, les accès à la RN10 situés au nord et au sud de Couhé rendent toujours obligatoires la traversée du bourg pour tout véhicule en provenance de l'est, principalement de Ceaux-en-Couhé, de Vaux et de Civray par les RD7, 13 et 2.

L'ensemble des trafics en provenance de Civray (RD7) qui veut rejoindre les accès à la RN10 (échangeur sud) induit dans le bourg (rue du stade notamment) une circulation importante pour laquelle les infrastructures ne sont pas adaptées : voies étroites et sinueuses et environnement urbain incompatible avec une forte circulation de transit.

Toutefois, l'itinéraire poids lourds (PL) a été modifié depuis quelques temps avec obligation aux poids lourds venant de la RD7 (sud) de prendre la RN10.

Ce projet de barreau a pour seul objet le raccordement direct de la RD7 à l'échangeur sud de la RN10. Toutefois il devra rester compatible avec une éventuelle opération à plus long terme dont l'objet serait de relier la RN10 à la RD2 via la RD13, voire un raccordement à la RN10 Nord.

L'aménagement de ce barreau devrait engendrer une augmentation des trafics sur la RD7, axe Couhé-Civray, itinéraire qui devra par conséquent bénéficier d'aménagement, de type recalibrages.

Description de l'opération

L'aménagement de cette liaison sera guidé par la nécessité de préserver ou de rétablir les cheminements routiers et agricoles, et de maîtriser au mieux l'impact du projet sur le bâti, le secteur agricole, le développement économique local et le milieu naturel traversé.

Cette nouvelle voie permettra la future desserte de zones d'activités de la commune de Couhé

La longueur totale de la voie projetée est d'environ 1,2 km.

Les principes pour les zones d'échanges seraient les suivants :

- carrefour plan giratoire (axe avec la RD7),
- carrefour plan en "croix" avec la voie communale de la Marchanderie (accès silos).

L'aménagement du profil en travers est envisagé avec une chaussée bidirectionnelle à deux voies de 6,00 mètres de large (2 x 3,00 m) avec des accotements de 1,80 m dont 0,80 m de berme engazonnée.

Localisation de l'opération



Financement

Le projet est estimé à 2,5 M€, valeur 2017 sur une base de ratios généraux. Cette opération devrait être financée à hauteur de 17,5% par la communauté de communes du Civraisien-en-Poitou.

Planning prévisionnel

2017	2018	2019	2020	2021 +
Etudes préliminaires Validation variante à étudier Rencontres avec propriétaires Compléments levés topographiques Etude incidence agricole Etudes géotechniques	Avant-Projet (AVP) Compléments investigations Validation AVP Communication	Projet Enquêtes Acquisitions Foncières	Dossier de consultation des entreprises Travaux préparatoires	Travaux

Le planning et notamment le passage en phase travaux est établi sous réserve de l'obtention de toutes les autorisations administratives, de l'aboutissement des négociations foncières et de toute autre sujétion imprévue.

Liaison RD62 (Jaunay-Marigny) Péage A10 (Futuroscope) RD18 (Martigny)

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La liaison RD62/ Péage A10 est une opération ancienne dont les crédits d'études ont été inscrits au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Cette opération correspond de fait à l'achèvement de la déviation de **Jaunay-Marigny** mise en service en 2006.

A l'occasion du transfert des routes nationales d'intérêt local de 2006, l'Etat a accepté d'apporter un soutien financier à cette opération qu'il avait initié dans le contrat de plan. A la demande du Département, il a ensuite accepté d'y consacrer aussi une partie des enveloppes réservées au réaménagement de l'ex RN10 suite à son transfert.

L'aménagement consiste à permettre le raccordement le plus direct de la rocade de Jaunay-Marigny à l'autoroute, permettant ainsi de supprimer le transit poids lourds ou sur la RD20d dans la zone de Chalembert.

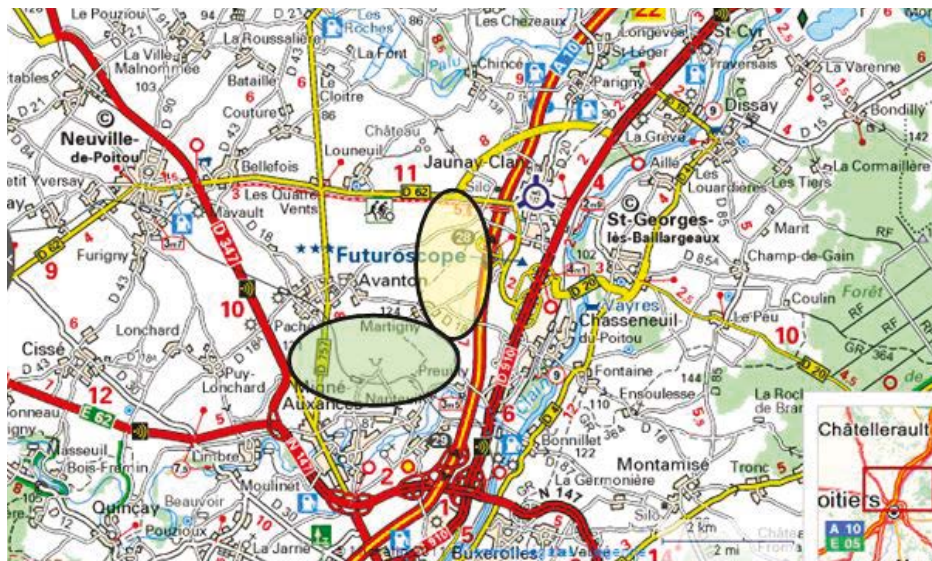
Pour des questions de cohérence globale de l'itinéraire, il est jugé également nécessaire de poursuivre ce raccordement jusqu'à la RD18 permettant un bouclage de la déviation de **Jaunay-Marigny** sur la RD910 au sud.

La réflexion sur les aménagements du secteur ont également montré que les saturations de la RD910 aux heures de pointe nécessitaient d'offrir des solutions autres que l'utilisation de la RD18 du fait de ses caractéristiques déjà très inadaptées aujourd'hui et qui le seront d'autant plus avec le développement de l'urbanisation sur le secteur de Martigny et Avanton. Aussi une branche complémentaire est envisagée jusqu'à la RD347 à Migné-Auxances dans un 2^e temps.

Ces projets se développent tous dans la zone Natura 2000 de la plaine de Neuville et posent des questions d'impact environnemental importantes auxquelles il convient d'apporter des réponses satisfaisantes. Toutefois, la section RD62/RD18 reste très proche de la LGV située en limite de la zone et paraît acceptable au plan environnemental.

Dans ce contexte, le Département a décidé de lancer en travaux la première phase de l'opération correspondant à la liaison RD62/Péage A10/RD18 et de poursuivre les études de la phase suivante pour une décision ultérieure de travaux.

Localisation de l'opération



Section RD62- Péage A10-RD18



Section RD18-RD347



Description de l'opération

Le projet proposé comprend :

- Une section nouvelle entre la RD62 et la RD18 d'une longueur de 3,2 km comprenant un giratoire sur la RD18, un giratoire sur la RD18D, un carrefour en croix sur la VC7. Le profil en travers retenu est une voie de 6,50 m avec 2 accotements de 1,8 m.
- L'aménagement de la RD18D sur 375 m jusqu'à la RD20D dans la zone du Futuroscope comprenant une adaptation de la voie existante.
- Le déclassement de voiries départementales dans la voirie communale et leur réhabilitation préalable.



Financement

Le projet est estimé à 10 M€ dont 8,5M€ sont à programmer dans le cadre du schéma routier, valeur décembre 2015 (base AVP).

La contribution de l'Etat est de 1.615 M€
 Une contribution de Grand Poitiers est attendue à hauteur de 17,5%.

Planning prévisionnel

2017	2018	2019	2020-2022
Projet	Comité de pilotage	Diagnostic archéologique	Travaux
Etudes de circulation	Fin des études faunes-flores (avril)	Enquêtes publiques et autorisations environnementales	
Etudes faunes-flores	Dossiers réglementaires	Négociations mesures compensatoires	
		Travaux	

Le Département est propriétaire des emprises nécessaires et l'ensemble des études techniques seront terminées pour un démarrage des travaux au second semestre 2019.

Toutefois le démarrage effectif des travaux est conditionné à l'obtention des diverses autorisations administratives notamment en matière environnementale.

Ligugé - Amélioration de la desserte poids lourds de Ligugé

aménagement RD4 zone de Chantejeau

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La desserte des activités économiques de Ligugé s'appuie sur la RD4 qui traverse une zone très urbanisée aux abords de son raccordement avec la rocade sud-est de Poitiers.

Dans l'attente d'une solution de long terme de création d'une voie nouvelle au sud de Poitiers, dont l'étude est programmée au présent schéma routier, une réflexion sur l'aménagement de cette section urbaine est nécessaire pour améliorer le franchissement de cette zone par les poids lourds tout en préservant la sécurité des différents usages de la voie.

Description de l'opération

Les pistes d'amélioration étudiées portent sur trois points principaux ;

- A. L'aménagement du carrefour à feux RD162-RD4, pour sécuriser la traversée de la rocade par les piétons, mais aussi dans la mesure du possible pour améliorer la fluidité du trafic.
- B. Le fonctionnement des accès au collège et leurs interactions avec le trafic de la RD4.
- C. Les conditions de franchissement par les poids lourds du giratoire de Chantejeau.

Les études préliminaires sont à ce jour réalisées et les principes d'aménagement ont été validés par le comité de pilotage en février 2017. Toutefois la "commission d'aménagement numérique et des routes" de septembre 2017 a exprimé le souhait de recentrer l'étude sur les améliorations à apporter aux deux carrefours RD4/RD162, et RD4/rue de Chantejeau.

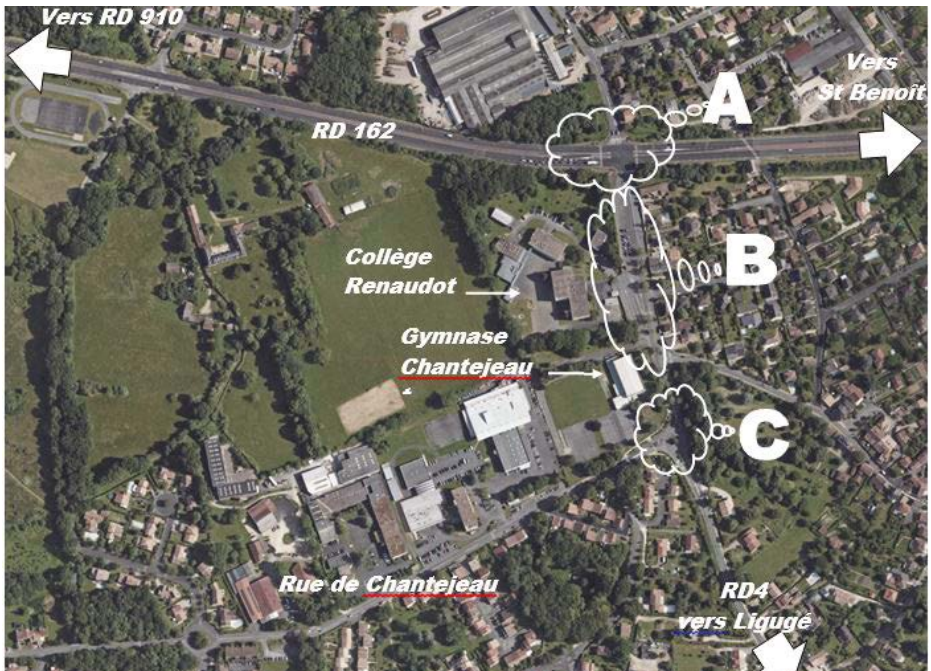
Avancement des études

- A. L'aménagement du carrefour à feux de la rocade porte sur la création d'un îlot refuge dans le terre-plein central afin d'organiser la traversée des piétons en deux temps. Il intègre une optimisation du raccordement des pistes cyclables annexes et du phasage des feux.
- B. La faisabilité de différents principes d'aménagements a été examinée, notamment en envisageant le retournement des accès du collège, mais également en conservant les accès sur la même façade et en réorganisant les flux piétons et transports collectifs et ceux des véhicules légers pour la dépose-reprises d'élèves. Plusieurs principes de réorganisation ont été

jugés intéressants par le comité de pilotage, mais le coût important de ces aménagements et le niveau d'amélioration qu'ils apporteraient à la desserte poids lourds des zones d'activité de Ligugé, ne permettent pas d'envisager un réaménagement global de cette section à court terme.

- C. Le principe de modification de la géométrie d'une des branches d'entrée sur le giratoire a été retenu, l'étude se poursuit en vue d'une réalisation en 2018, sous réserve de pouvoir disposer de l'emprise foncière nécessaire. Cette mesure comprend également le déplacement d'un plateau ralentisseur, le déplacement des points d'arrêt Vitalis, et la reprise des enrobés sur l'anneau du giratoire.

Localisation de l'opération



Financement

L'aménagement du point C (giratoire de Chantejeau) sera entièrement financé par le Département pour un coût évalué à 185 000 €.

L'aménagement du point A (carrefour à feux de la rocade) fait l'objet de discussions quant à la maîtrise d'ouvrage des travaux et aux participations financières relatives du Département et de Grand Poitiers.

Le point B (aménagement devant le collège) n'est pas d'actualité.

Planning prévisionnel

	2018	> 2018
Aménagement giratoire de Chantejeau (point C)	Travaux	
Aménagement du carrefour à feux RD162 / RD4	Mise au point du projet	DCE Travaux préparatoires + Travaux

RD8bis

Redressement et calibrage du "Chemin noir" Lhommaizé

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD8b, sur la commune de Lhommaizé, relie la RN147 à la RD8. Elle est classée "Réseau de Développement Local 1" au schéma directeur routier Départemental. Elle constitue une voie de contournement du centre bourg de Lhommaizé et, de ce fait, elle est régulièrement empruntée par les véhicules en transit, vers Verrières, Bouresse, Le Vigeant et l'Isle-Jourdain.

La RD8b est affectée d'une limitation de tonnage à 14T sur l'ensemble de son linéaire. Elle supporte un trafic de 1380 véhicules/jour, dont 5% de poids lourds dont le tonnage est inférieur à 14 T. La RD8b franchit "le Rin" au moyen d'un ouvrage d'art.

Ses principales caractéristiques sont :

- Emprise moyenne : 10.00 m
- Largeur moyenne de la chaussée : 5.00 m
- Linéaire de la voie : 2 440 m

Cependant, cette voie, de par sa géométrie (rayons de courbes de l'axe en plan, largeur de chaussée et de ses dépendances) n'est plus adaptée au trafic supporté, ni à sa vocation de desserte de l'Isle-Jourdain et de la partie Sud-Est du territoire.

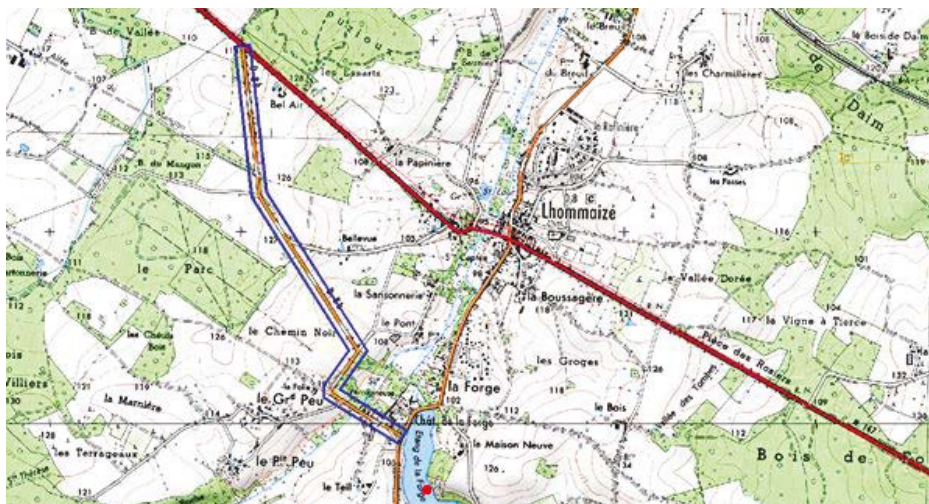
Description de l'opération

La largeur de chaussée après réaménagement sera de 6,00 mètres, permettant le croisement des véhicules, notamment des poids lourds sur l'ensemble de la section, excepté au droit de l'ouvrage d'art, où le croisement pourrait être réglementé au moyen d'un alternat ;

Le nouvel aménagement a pour objectifs de :

- Sécuriser et améliorer la configuration du débouché sur la RN147 ;
- Favoriser l'activité économique et supprimer la limitation de tonnage.
- Favoriser l'activité touristique (vallée de la Vienne, Circuit du Val de Vienne, désenclavement du Sud-Est du département) ;
- Répondre aux caractéristiques des routes de type R60 (rayons d'axe en plan, devers de chaussée) ;
- Répondre aux caractéristiques du profil en travers type pour le Réseau de Développement Local 1, tel que défini par le schéma directeur routier Départemental.

Localisation de l'opération



Financement

Les travaux sont estimés à 2,00 M€, valeur décembre 2015.
Le Département de la Vienne finance entièrement cette opération.

Planning prévisionnel

2018	2019	2020	2021
Etudes préalables	AVP PRO Acquisitions foncières	DCE Travaux préparatoires	Travaux

Le passage en phase travaux est conditionné à l'obtention de toutes les autorisations administratives nécessaires, à l'aboutissement favorable des négociations foncières et à toute autre sujétion imprévue.

RD611 - Aménagement entre Coulombiers et Fontaine-le-Comte

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD611 entre Poitiers et Rouillé fait partie des axes structurants du département et constitue un support essentiel au développement économique.

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.

A cette fin et compte tenu du trafic, le Département a défini une stratégie progressive d'aménagement de cet axe en retenant les principes généraux d'aménagements suivants :

- L'axe sera aménagé à 2 voies avec des créneaux de dépassement entre Fontaine-le-Comte et Lusignan
- La sécurisation des échanges avec les voies et accès riverains sera prise en compte

Dans le cadre du schéma routier 2016-2021, l'étude a porté sur la section entre Coulombiers et Fontaine-le-Comte sur une longueur d'environ 7 km.

Description de l'opération

Le schéma routier 2016-2021 prévoit :

- l'étude sur la section Fontaine-le-Comte et Coulombiers
- l'aménagement d'un premier créneau sur cette section
- la sécurisation des accès sur la section aménagée

Au vu de l'accidentologie, du nombre d'accès direct sur la voie et des enjeux environnementaux, les études préliminaires ont conduit à scinder en deux zones cet axe nécessitant des traitements différents :

- zone 1 / du giratoire du Bois de la Marche à la Forêt de l'Epine : 2 voies (limitation de vitesse à 90 km/h) avec créneaux de dépassement (1 dans chaque sens) dont la vitesse est limitée à 110 km/h.

- zone 2 / de la Forêt de l'Epine à l'entrée de Coulombiers : aménagements de sécurité sans créneau

Les carrefours suivants seront étudiés pour être aménagés, voire fermés de façon partielle ou complète:

- commune de Fontaine-le-Comte : carrefours de Malakoff et du Chêne Blanc
- commune de Ligugé : carrefour du Chêne Blanc
- commune de Coulombiers : carrefour avec la voie agricole située à proximité de l'entrée de Coulombiers

Des études d'aménagement des carrefours suivants seront étudiés :

- commune de Fontaine-le-Comte : entre les voies des Brandes de l'Epine et du Chêne Sapin
- commune de Coulombiers : carrefour de la Robinière

Localisation de l'opération



Financement

Le projet est évalué à 4 464 000 €, valeur octobre 2017, sur la base de ratios très généraux. Cette estimation ne tient pas compte de sujétions imprévues telles que de gros déplacements de réseaux, des fouilles archéologiques ou des aménagements fonciers.

Il n'est pas prévu de cofinancement sur cette opération. Toutefois, en fonction de l'aménagement des échanges, une participation des communes concernées pourrait être recherchée.

Planning prévisionnel

2017	2018	2019	2020	2021
Fin études préliminaires	Avant-Projet (AVP)	Validation AVP	Acquisitions foncières	Travaux
Validation du choix d'aménagement à étudier	Investigations sur terrains Communication	Projet Enquêtes	Dossier de consultation des entreprises Travaux	Finitions

Le passage en phase travaux est programmé sous réserve de l'obtention de toutes les autorisations administratives nécessaires, de l'aboutissement favorable des négociations foncières et de toute autre sujétion imprévue.

RD725 - Pont Henri IV

Commune de Châtelleraut

Description de l'ouvrage

Ouvrage en maçonnerie achevé en 1609 dont la construction a duré près de 40 ans. Il franchit la Vienne et possède 10 appuis en rivières. Il a une longueur totale de 150 m et présente une largeur utile de 21 m avec une chaussée de 9.50 m et deux trottoirs surélevés de 5.60 m de large. Il possède 2 tours côté rive gauche reliées à l'origine par un pavillon central (démoli en 1824).

Description de l'opération

L'ouvrage est classé aux Monuments Historiques depuis 1913. La surveillance réalisée sur l'ouvrage permet de conclure que celui-ci est dans un état de conservation passable au niveau des maçonneries et qu'il présente des désordres évolutifs au niveau des fondations.

Les désordres au niveau des maçonneries sont :

- Présence de calcite en intrados indiquant un défaut d'étanchéité
- Présence de décollement de ragréage en surfaces des douelles avec aciers apparents
- Absence de dispositif d'évacuation des eaux ou dispositifs obstrués
- Présence de nombreuses pierres épaufrées ou éclatées

Les désordres au niveau de la chaussée et des trottoirs sont :

- Trottoirs dégradés
- Chaussée faïencée et fissurée

En ce qui concerne les fondations, les désordres constatés sont :

- Une instabilité des fonds de la Vienne avec identification d'un écoulement préférentiel en rive droite avec création de fosses et de zones d'approfondissement
- Affouillement détecté au niveau du massif de confortement en avant-bec d'une pile

Description de l'opération

Compte tenu du classement aux monuments historiques de l'ouvrage et de l'importance des travaux, une étude préalable a été réalisée par un architecte du patrimoine. Cette étude comprend la réalisation d'une étude historique et d'un diagnostic global de l'ouvrage.

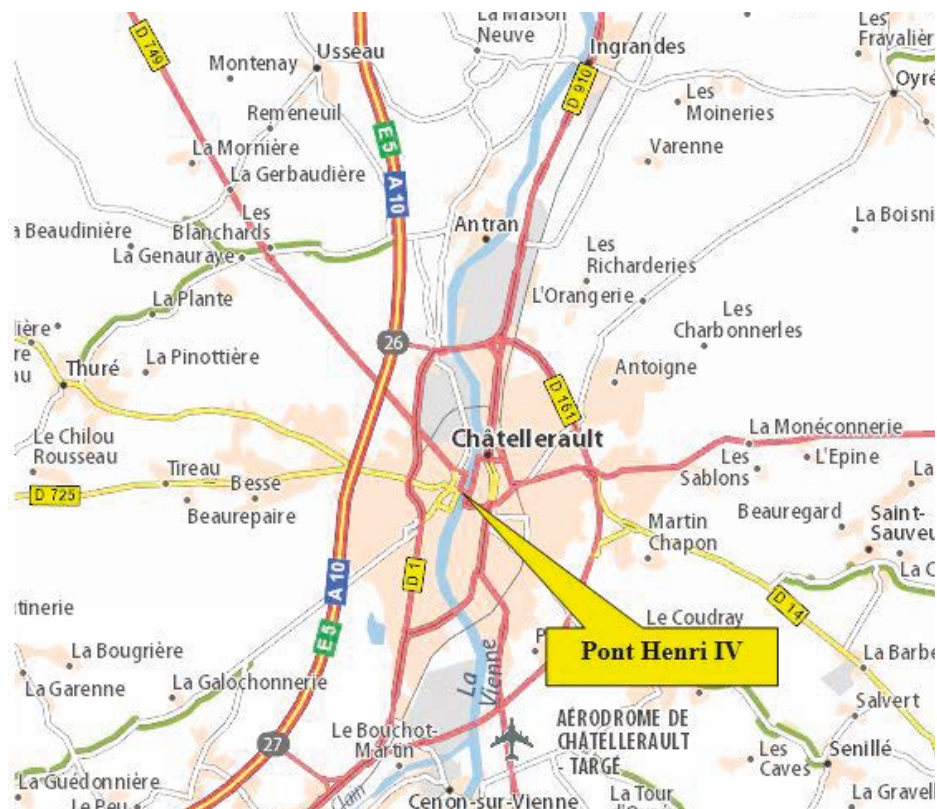
Cette phase a été réalisée dans le courant de l'année 2017 en collaboration avec les différents services de la DRAC.

Une surveillance spécifique doit être apportée aux éventuelles évolutions des fonds fluviaux de la Vienne. Des travaux de stabilisation des fonds ne sont pas nécessaires en l'état. Un suivi de l'évolution de l'affouillement est également prévu.

Les études et travaux consisteront en :

- La réalisation de travaux d'étanchéité comprenant le décaissement de l'ouvrage pour pose d'un complexe d'étanchéité, la réfection des trottoirs et de la chaussée avec pose de pavés ainsi que la remise en état des réseaux existants
- La réalisation des travaux de réfection des maçonneries, 2 à 3 ans après la réalisation des travaux d'étanchéité (contrainte d'essorage de l'ouvrage). Compte tenu de l'ampleur des travaux sur les maçonneries, les travaux seront réalisés route par route.

Localisation de l'opération



Financement

L'opération liée à la mise en œuvre d'une étanchéité est estimée au minimum à 1 200 000€ HT (valeur 2017 – source : Etudes préalables) hors travaux sur les réseaux. L'opération liée à la restauration globale des maçonneries est estimée à 6 300 000€ HT (valeur 2017 – source : Etudes préalables). Des études plus poussées de maîtrise d'œuvre permettront d'affiner ses coûts.

Des co-financements seront recherchés auprès :

- La DRAC
- La CAPC/Ville de Châtelleraut, dont l'ouvrage est l'emblème
- La Région Nouvelle Aquitaine
- L'Union Européenne, éventuellement

Planning prévisionnel

2017	2018 à 2019	2019-2020
Etudes préalables	AVP, PRO, ACT	Travaux d'étanchéité

Liaison RD25-RD35

Commune de Chaunay

Présentation de l'opération

L'implantation de la laiterie sur la RD25, route de Brux, impose la traversée du bourg de Chaunay en venant de la RN10, notamment pour le trafic poids lourds qui se rend à la laiterie. Ces derniers doivent emprunter la rue "Des bons enfants", rue étroite, ce qui pose de nombreux problèmes de sécurité vis-à-vis du stationnement des véhicules des riverains ainsi que pour le cheminement des piétons qui rejoignent l'école, route de Civray.

Par ailleurs, lors des déviations de la RN10, le trafic dans l'agglomération se trouve saturé ce qui engendre des problèmes d'insécurité.

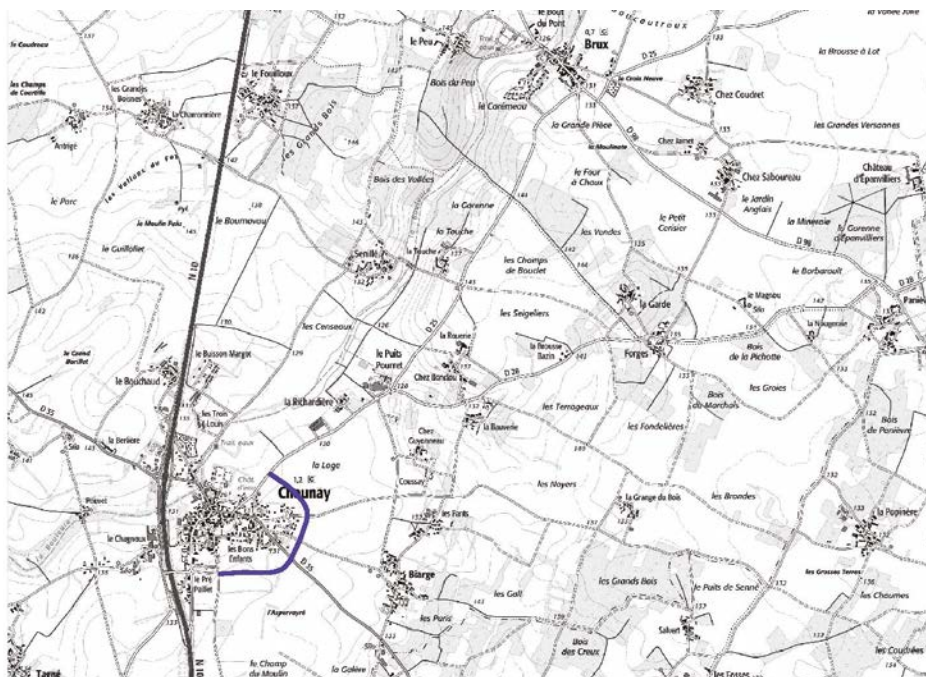


Les objectifs

L'objectif est de contourner l'agglomération de Chaunay en créant une voie nouvelle à l'Est du bourg, reliant la RD25 au Nord à la RN10 au Sud du bourg.

Le trafic à dévier est d'environ 30 poids lourds par jour (comptage septembre 2016)

Tracé retenu par les élus locaux, lors de la présentation du projet en mairie le 19 décembre 2016.



Caractéristiques de l'opération

Le projet d'une longueur de 1 300 m débute au carrefour de la voie communale et du giratoire RD25-RD25 A au sud de Chaunay au PR 3+600, croise la voie communale rue des Charrières, traverse la RD35 route de Civray au PR 4+000, coupe la route de Biarge (voie communale) et la VC n°3 pour se raccorder sur la RD25 au PR 4+000.

Profil en travers, Réseau de Développement Local n°2 :
largeur chaussée : 5,50 m et accotement : 1,80 m

Enjeux environnementaux

A priori, les enjeux environnementaux devraient être minimales (pas de zone Natura 2000). Toutefois une analyse des enjeux environnementaux sera nécessaire préalablement au dépôt d'une demande d'examen au cas par cas, afin de vérifier si cette opération nécessitera ou non la réalisation d'une étude d'impact.

Financement

Estimation

Le projet est évalué à 1 900 000 € TTC, valeur 2016, sur la base de ratios.

Cette estimation ne tient pas compte de sujétions imprévues, telles d'importants déplacements de réseaux ou des fouilles archéologiques préventives. Ne sont pas compris les travaux préalables aux classements/déclassements qui resteront à définir

Co-financeurs

Le projet resterait sous maîtrise d'ouvrage départementale.

La commune et/ou la communauté de communes apporterait une participation à hauteur de 17,5% du montant total TTC de l'opération.

La commune s'engagerait également à accepter le reclassement dans la voirie communale des parties de RD interceptées par cette déviation.

Planning prévisionnel indicatif

Ce calendrier prévisionnel devra être ajusté en fonction de phases incontournables telles que la concertation publique, les validations aux différentes étapes, les négociations foncières, de l'archéologie et de toutes sujétions imprévues.

2018/2020		2021/2022		A partir de 2022	
Etudes préliminaires	Avant-Projet	Enquêtes publiques	Dossier de consultation des entreprises	Travaux	Finitions
Dossier demande examen cas/cas	Projet		Acquisition de terrains		Travaux classement / déclassement voiries

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La liaison Limoges-Niort est un axe de transit important qui impacte le tracé de l'ancienne RN148 dans les départements des Charentes (RD948), de la Vienne (RD148) et des Deux-Sèvres (RD948).

Le Département des Deux-Sèvres a lancé un projet de modernisation de la RD948 pour son dernier tronçon de Melle à la RN10.

Dans le cadre de ce projet, un temps de concertation avec le public a été mis en place du 12 janvier au 12 février 2016.

Les trafics 2011, tous véhicules, sont de l'ordre de :

- 10 000 à 20 000 véhicules/jour sur le tronçon Niort-Melle
- 5 000 à 10 000 véhicules/jour sur le tronçon Melle-Sauzé-Vaussais
- 2 000 à 5 000 véhicules/jour sur le tronçon Sauzé-Vaussais "limite" département de la Vienne

Toujours dans le département des Deux-Sèvres, le trafic poids lourds (2014) est de l'ordre de 1 200 à 2 000 poids lourds par jour.

Dans la perspective et la volonté d'une continuité dans les aménagements de cet itinéraire sur les différents départements traversés, il est proposé d'étudier les possibilités d'aménagement de l'itinéraire dans la Vienne dans un souci de cohérence globale pour améliorer la sécurité et la fluidité du trafic.

L'aménagement de cet itinéraire, qui participe au désenclavement des territoires, est destiné à canaliser les grands flux économiques et le grand transit de façon complémentaire au réseau national.

La RD148, dans la Vienne est classée dans le réseau structurant 2 (réseau principal secondaire permettant une bonne structuration du territoire et la desserte des principaux pôles économiques). Les trafics sur la RD148 sont compris entre 4 000 véhicules/jour dont 830 poids lourds (20,5%) (entre la RN10 et Savigné) et 2 440 véhicules/jour dont 200 poids lourds (8%) (entre Charroux et Pressac), pour remonter à 4 020 véhicules/jour dont 1 050 poids lourds (26%) (après Pressac en direction de Confolens).

Description de l'opération

Phase 1- Etudes d'enjeux- Diagnostics :

- Réalisation des études d'enjeux en sécurité routière pour la hiérarchisation des itinéraires, sur la base des données quantitatives sur les accidents (fichier BAAC). Objectif : Identification et hiérarchisation des parties de réseau (tronçons-secteurs) sur lesquelles il est préférable d'agir en priorité tout en visant la globalité et la cohérence de la route avec les départements limitrophes
- Réalisation d'un diagnostic de l'itinéraire et de pistes d'actions
- Réalisation des états des lieux environnementaux - Recensement de l'ensemble des aspects environnementaux

Phase 2- Validation des enjeux, du diagnostic et des pistes d'action

Phase 3- Propositions :

Au vu de l'analyse des diagnostics réalisés ci-dessus,

- Réalisation des études de faisabilité de propositions d'aménagements avec définition de plusieurs variantes d'aménagement par tronçons-secteurs. Pour chaque tronçon-secteur, les variantes feront l'objet de synthèses de l'analyse comparative selon les différentes thématiques (analyse multicritères). Chaque variante, par tronçon-secteur fera l'objet d'une estimation chiffrée basée sur des ratios.

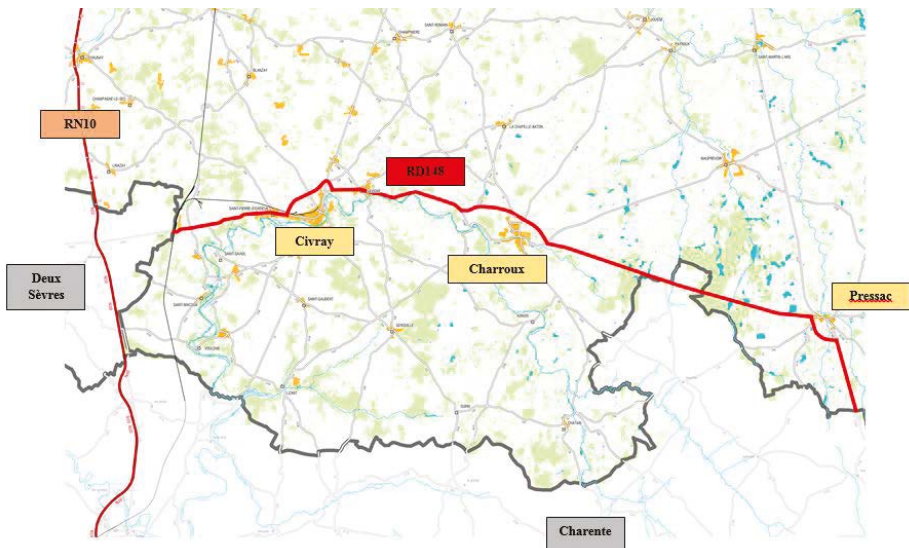
Phase 4- Concertation :

Après validation des études de faisabilité,

- Réalisation de la concertation, selon les dispositions réglementaires relatives à la participation du public.

Localisation de l'opération





Financement

Seules, les études d'aménagement global sont inscrites au Schéma routier 2016-2021.

Planning prévisionnel

2017	2018	2019	2020	2021
Etat des lieux environnemental	Validation du diagnostic de l'itinéraire et des pistes d'action	Etudes de faisabilité de propositions d'aménagements	Validation des études de faisabilité/ Choix de variantes	Concertation

RD951

Déviation de Saint-Julien-l'Ars

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD951 entre Poitiers et Chauvigny fait partie des axes structurants du département et constitue le support essentiel du développement économique du pays chavinois.

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.

A cette fin et compte tenu du trafic, le Département a défini une stratégie progressive d'aménagement de cet axe en retenant les principes généraux d'aménagements suivants :

- L'axe sera aménagé à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement entre le giratoire situé en sortie de Chauvigny et la future déviation de Mignaloux-Beauvoir,
- L'agglomération de Saint-Julien-l'Ars fera l'objet d'une déviation qui comportera 2 créneaux de dépassement (1 par sens),
- La traversée de Jardres sera maintenue mais fera l'objet de travaux de sécurisation en particulier au droit du carrefour de la RD153,
- La sécurisation des échanges avec les voies et accès riverains sera prise en compte.

Dans le cadre du schéma routier 2016-2021, une première phase d'aménagement consistera à traiter la section Jardes-Chauvigny et à réaliser les études de la déviation de Saint-Julien-l'Ars.

La traversée de Saint-Julien-l'Ars est longue, peu large, présente de nombreux carrefours et accès riverains, et est le siège d'une vie locale importante.

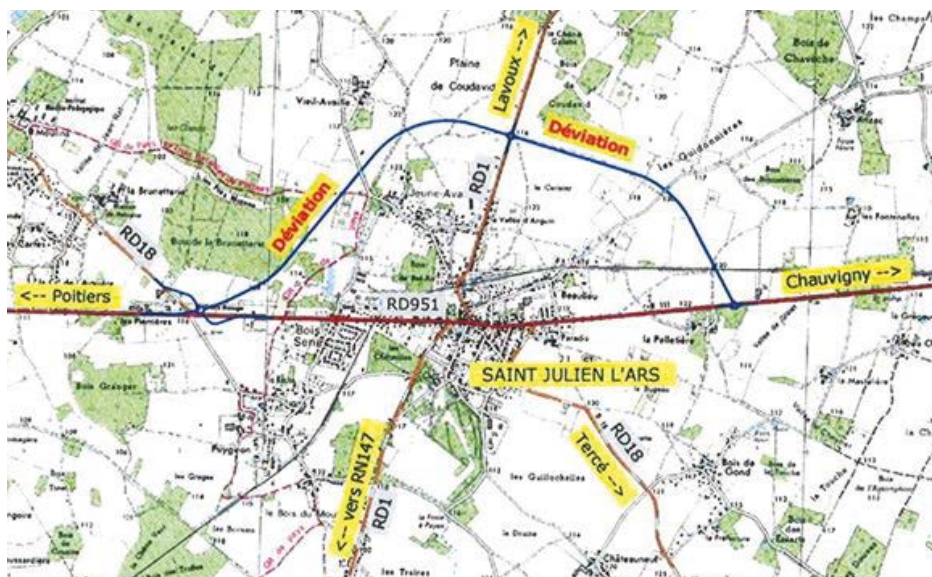
Un aménagement sur place ne saurait résoudre l'ensemble des problèmes tant le niveau de trafic est élevé (plus de 10 000 véhicules/jour dont 7,5 % de poids lourds et un transit de convoi exceptionnel fréquent).

Une déviation apparaît donc nécessaire.

Description de l'opération

- La future infrastructure sera classée comme route départementale à grande circulation du Réseau Structurant RS1
- L'étude portera sur un principe d'aménagement de route à 2 voies avec une vitesse limitée à 90 km/h + 2 créneaux de dépassement à chaussées séparées (110 km/h)
- Les accès directs seront interdits et regroupés sur des échanges sécurisés, au besoin par des voies nouvelles de désenclavement.
- Les points d'échange avec les RD951 et RD1 se feront par carrefour plan de type giratoire
- Les rétablissements des voies communales (VC4 et VC7) se feront par la construction d'ouvrages d'art
- La voie SNCF sera franchie par un ouvrage d'art

Localisation de l'opération



Coût

Le projet d'aménagement retenu à étudier est estimé après les études préliminaires à 23,7 M€ (valeur 2017) sur une base de ratios très généraux. Il sera demandé à la communauté urbaine de Grand Poitiers une participation à hauteur de 17,5 %.

Planning

2017	2018	2019	2020	2021
Etudes préliminaires	Avant-Projet (AVP)	Validation AVP	Enquêtes publiques et dossiers réglementaires	Acquisition foncier
Validation de la solution à étudier	Etudes géotechniques	Projet (PRO)		Etudes déplacements de réseaux
Communication	Aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)	Etudes géotechniques		Dossier de consultation des entreprises et travaux
AFAF, dossier d'incidence agricole	Communication	Diagnostic archéologique		
		Communication		
		AFAF		

Les travaux seront envisageables à partir de 2022 sous réserve de l'obtention de toutes les autorisations administratives, de l'aboutissement à l'amiable des négociations foncières ou de toute autre sujétion imprévue.

Ligugé - Amélioration de la desserte poids lourds de Ligugé (solutions 1 et 2) études pour un nouvel itinéraire

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La zone d'activité économique de Ligugé est très mal desservie en matière routière. Depuis les grands axes, le seul itinéraire possible pour les poids lourds, emprunte la RD4 depuis la RD162 (rocade Sud-Est) à Saint-Benoît. Cette voie traverse une zone urbaine aux caractéristiques de voirie réduites, notamment devant le collège Renaudot et dans le carrefour giratoire de la rue de Chantejeau. Aucune autre route départementale desservant Ligugé n'est réellement aménageable en itinéraire de substitution (RD87 vers Smarves ou vers Croutelle, RD4 vers Iteuil).

Le schéma routier 2016-2021 apporte deux types de réponse à ce constat :

- Une étude d'aménagement d'un itinéraire de substitution, soit par une voie nouvelle (solution 1), soit par le recalibrage de voiries communales existantes (solution 2). Les enjeux urbains et environnementaux, la durée des études et l'importance des investissements inscrivent ces deux solutions dans un temps long.
- Une étude d'aménagement réalisable dans un délai plus court (solution 3), dans l'objectif d'alléger les contraintes supportées par les poids lourds sur l'itinéraire actuel, dans la section de RD4 la moins adaptée à ce type de trafic, entre la rocade Sud-Est et la rue de Chantejeau.

Description de l'opération pour les solutions 1 ou 2

Les études préliminaires, techniques et environnementales sont lancées pour les deux hypothèses :

- Le recalibrage de voies communales entre les zones d'activité de Ligugé et la RN10 à Ruffigny sur la commune d'Iteuil,
- La création d'une nouvelle voie entre la RN10 et la RD4.

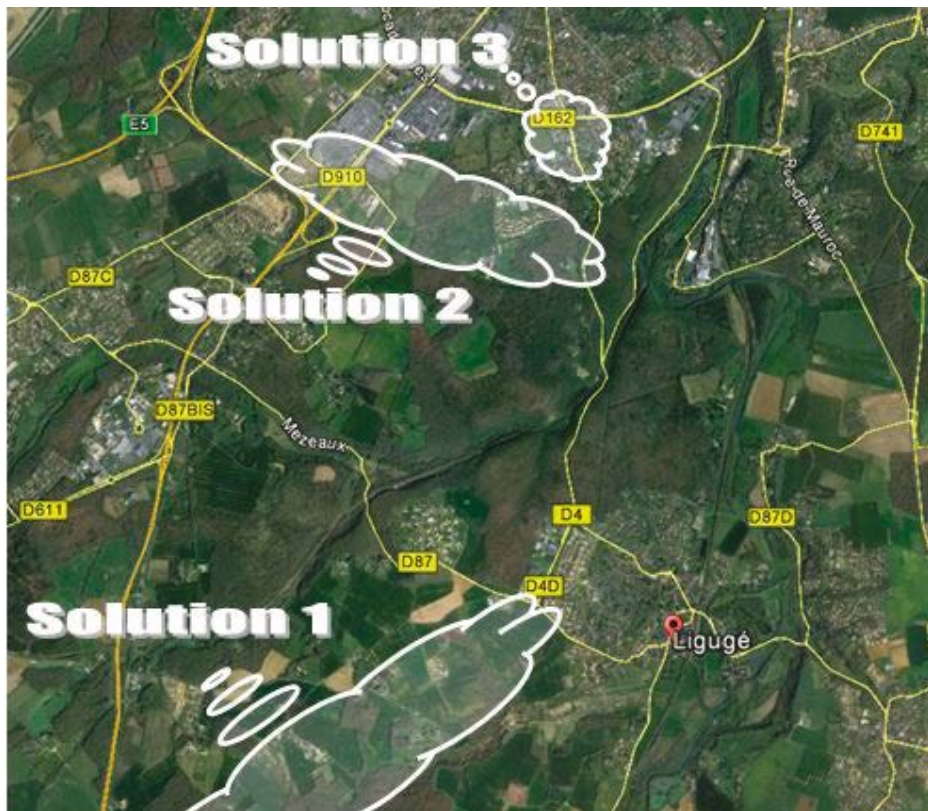
L'autorité environnementale n'a pas imposé d'étude d'impact, mais elle demande qu'un dossier environnemental au contenu équivalent soit constitué, et, en cas d'impact, que l'intérêt public majeur du projet soit démontré et que les alternatives étudiées soient présentées. La(les) demande(s) de dérogation devra(ont) dans ce cas présenter les mesures d'évitement et de réduction d'impact, ainsi que les mesures de compensation sur les impacts résiduels. Les études faune/flore sont en cours ; elles se termineront en fin d'année 2018, les études d'incidence sur les milieux agricoles et forestiers sont réalisées.

Pour les **deux solutions**, sur le plan fonctionnel, le nouvel itinéraire proposé ne peut pas s'adresser uniquement aux poids lourds, il concerne tous les véhicules, et il apparait que le trafic véhicules légers aux heures de pointe sur la RD4 au niveau de Chantejeau serait augmenté, posant d'autres types de problèmes.

La Commune d'Iteuil, a exprimé un avis défavorable à la **solution 1**, en raison notamment de son raccordement sur l'échangeur de Ruffigny. Cette solution, qui pourrait répondre à la problématique stricte de desserte poids lourds de Ligugé ne semble pas présenter au stade actuel de l'étude les avantages attendus en terme d'amélioration des accès à Ligugé, en raison de son raccordement situé assez loin au sud, alors que l'attractivité se localise plutôt au nord et à l'ouest de Ligugé.

La **solution 2** semble présenter plusieurs difficultés en raison des zones de contraintes environnementales importantes qu'elle traverse. Un point cependant semble beaucoup plus positif, elle longe une zone destinée à une urbanisation future, dont elle pourrait amorcer la desserte quand cela sera nécessaire.

Localisation de l'opération



Financement

Le projet a été évalué au stade des études préliminaires :

- Pour la solution 1 à 3 M€ en valeur décembre 2015 sur la base de ratios,
- Pour la solution 2 (longueur total 2,0 km) dans une fourchette comprise entre 5,3 M€ et 5.6 M€ pour un profil routier non urbain et une fourchette comprise entre 7,0 M€ et 7,4 M€ intégrant le traitement en voirie urbaine d'environ 1,3 km.

Une participation financière devra être négociée avec Grand Poitiers.

Ces évaluations seront réajustées en phase d'Avant-Projet.

Planning prévisionnel

2016 - 2018	2018 - 2020	2021 - 2022
Etudes préliminaires et concertation	AVP Négociations	Projet phases administratives acquisitions financières

Liaison RD757 (Avanton)/ RD347 (Migné-Auxances)

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La réalisation de la Déviation de Migné-Auxances par l'Etat sur la RN147 a permis de sortir l'important trafic de transit de cette traverse. Toutefois, le trafic de la RD757 en direction de Lencloître reste important dans la traversée de Migné-Auxances et les conditions de raccordement de la RD757 vers la RD347 sont très délicates en particulier pour les poids lourds.

Description de l'opération

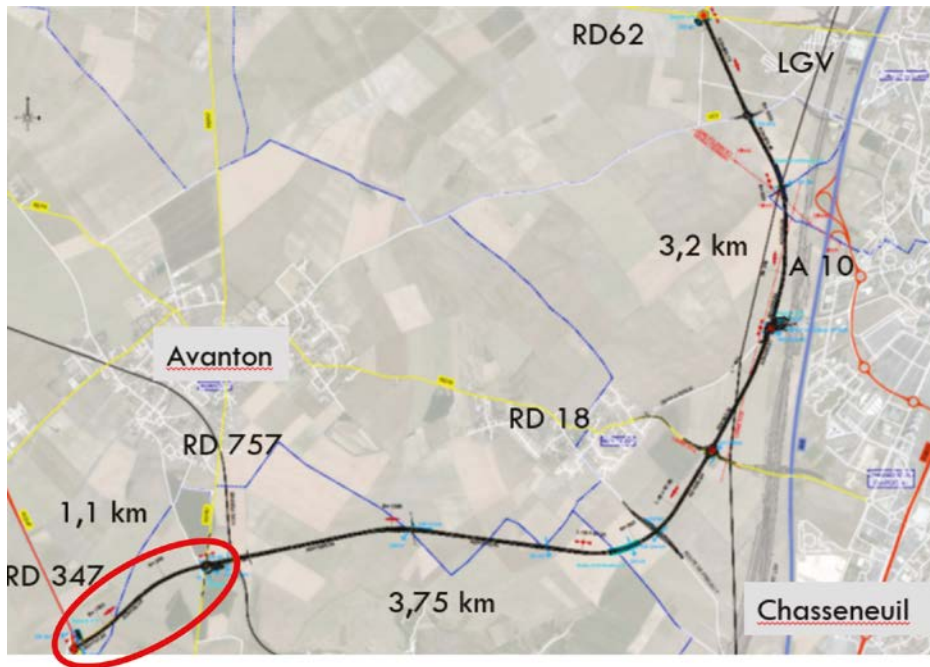
Le projet proposé concerne :

- Une section nouvelle entre la RD757 et la RD347 d'une longueur de 1,1 km et limitée à 90km/h
- Un profil en travers de 6,50 m avec 2 accotements de 1,80m
- La réalisation d'un carrefour de type giratoire au niveau de la RD757 et un raccordement au niveau du giratoire existant de la RD347/RN147

Cette liaison permettra principalement de réduire le trafic important en traversée de Migné-Auxances.

Le tracé de cette nouvelle section devra rester compatible avec une éventuelle prolongation jusqu'à la RD18 dans la continuité de la liaison RD62/Péage A10/RD18 prévue au schéma routier.

Localisation de l'opération



Financement

Le coût du barreau RD347-RD757 est estimé à 2.5 millions d'euros TTC (base 2015- AVP)

Une participation financière de Grand Poitiers sera à négocier.

Planning prévisionnel

2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lancement des études techniques et environnementales	Poursuite des Etudes PRO	Validation des dossiers réglementaires	Enquêtes publiques Négociations mesures compensatoires	Acquisitions foncières Diagnostic archéologique	Dossier de consultation des entreprises

RD69 - Renforcement calibrage sur la commune de Saires

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La desserte de Monts-sur-Guesnes par la RD24 présente de nombreuses contraintes de tracé qu'il est difficile d'aménager.

Un itinéraire alternatif est possible depuis Mirebeau via la RD7 puis la RD69.

La RD7 présente des caractéristiques très satisfaisantes.

La largeur actuelle de la RD69, entre la RD7 et Monts-sur-Guesnes (RD24) varie de 3,40 m à 4,40 m, avec un point dur au niveau du passage sur le cours d'eau "la Briande". La RD69 nécessite donc d'être recalibrée pour permettre de disposer d'un itinéraire apte à supporter en sécurité l'ensemble du trafic actuel et futur.

L'implantation du projet Historial du Poitou, sur la commune de Monts sur Guesnes, est susceptible d'engendrer une croissance non négligeable du trafic sur l'itinéraire Poitiers/Monts-sur-Guesnes via la RD7 et la RD69.

Description de l'opération

L'objectif principal du projet est d'élargir la chaussée de la RD69 entre la RD7 et la RD24, sur la commune de Saires.

Les travaux consistent à élargir la chaussée pour la porter à 5,20 m, en réalisant, dans la mesure du possible, deux poutres de chaque côté et un revêtement en enduit gravillonné sur sa totalité.

Les accotements et les fossés seront également recalibrés, (largeur de l'accotement portée à 1,80 m maximum), en fonction de la topographie des lieux. Pour mener à bien ce projet, des acquisitions foncières seront nécessaires.

L'élargissement de l'ouvrage sur la Briande sera étudié dans un second temps.

La largeur de chaussée étant portée à 5,20 m il pourra donc être possible de réserver deux voies de 2,60 m au moins, largeur minimum permettant de réaliser un marquage axial souhaité dans le cadre de l'opération.

Planning prévisionnel

2016	2017	2018	2019	2020	2021
Diagnostic/ Etat des lieux	EP Levé topo	AVP Etudes préalables	PRO Etudes réglementaires et environne- mentales	PRO Etudes réglementaires et environne- mentales	DCE

RD347 - Aménagement de la traversée d'Angliers

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La commune d'Angliers est traversée par la route départementale n°347, sur 1,6 km. La RD347 est classée réseau structurant n°1. Au sud de la commune d'Angliers, le trafic est de l'ordre de 5 335 véhicules par jour, dont 935 poids lourds (17,5%).

Cet axe est classé route à grande circulation et est très sollicité par les convois exceptionnels.

La traversée d'Angliers est relativement longue, rectiligne, limitée à 70 et 50 km/h et sans aucun aménagement urbain permettant de différencier les deux limitations de vitesse.

Les enjeux pour le Département ou pour la commune, sur cette traversée d'agglomération, sont différents mais éventuellement complémentaires

Enjeux pour le Département	Enjeux pour la commune
Mise en sécurité des entrées de l'agglomération et du carrefour RD347/RD40 (2 accidents au niveau du carrefour depuis 2000)	Développement économique actuel et futur de la commune
Mise en accessibilité des arrêts de bus	Développement urbain
Nuisances sonores le long de cette voie à grande circulation	Mise en valeur de l'axe du château
Déploiement de la fibre optique	Déplacements entre l'Ouest et l'Est de la commune
Passage des convois exceptionnels	Développement des liaisons douces (respect de l'article 20 de la loi Laure qui rend obligatoire la prise en compte des besoins des cyclistes par des aménagements adaptés lors de toute création ou renouvellement de la voirie urbaine)
	Accès agricoles

Description de l'opération

L'opération consiste à :

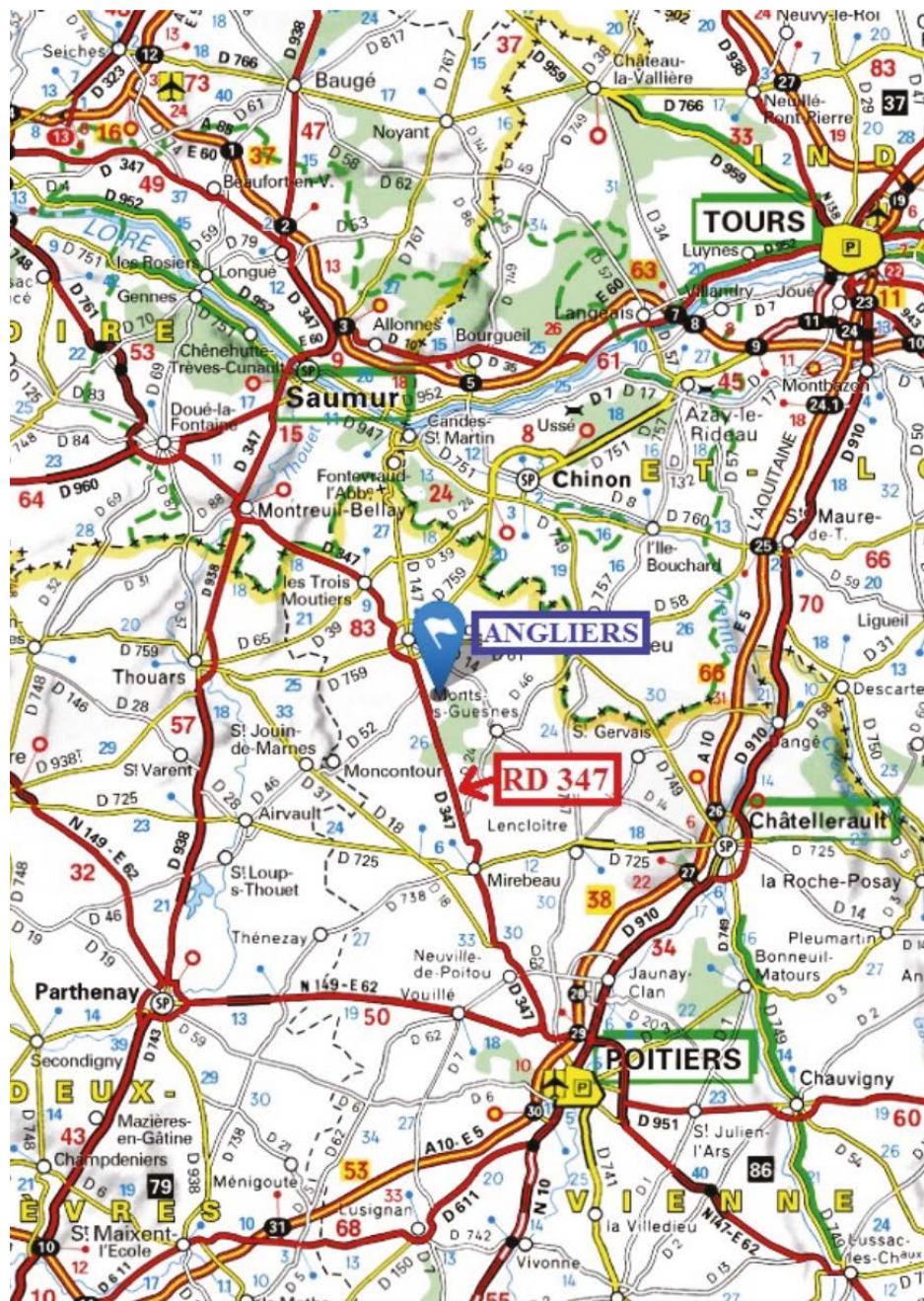
- Réaliser, dans un premier temps, un diagnostic de l'état initial partagé avec l'ensemble des acteurs. Ce diagnostic permettra d'une part, de bien cerner les problématiques existantes et les points forts avec lesquels il conviendra de composer, mais surtout de les communiquer et les faire valider par les principaux usagers. D'autre part, il permettra d'appréhender de manière la plus exhaustive et la plus juste possible l'ensemble des besoins et des attentes de tous les utilisateurs de la traversée d'agglomération.

Cette première analyse permettra de vérifier les principales préoccupations (enjeux) cités ci-dessus et ensuite de faire valider les objectifs (intentions de faire) du maître d'ouvrage.

Les objectifs sont les suivants :

- Accompagner l'urbanisation future de la commune en rétablissant les accès actuels et en anticipant le développement économique et urbain de la commune
- Sécuriser le réseau en sécurisant les carrefours et la traversée, en créant des circulations douces et en aménageant les arrêts de bus pour les rendre accessibles
- Réduire les nuisances sonores
- Proposer différents scénarii d'aménagements (études préliminaires) répondant au budget fixé par le département (enveloppe déterminée à la suite du diagnostic).

Localisation de l'opération



Financement

Le diagnostic permettra de définir différents grands principes d'aménagements auxquels seront associés des estimations correspondantes.

Les principes de co-financements possibles de la commune et/ou de la communauté de communes seront à définir à l'issue de la phase diagnostic

Planning

2018	2019	2020-2021
Diagnostic Concertation	Etudes préliminaires	Avant-projet Projet

RD347 - Créneau de dépassement entre Migné-Auxances et Neuville

Diagnostic et stratégie d'aménagement

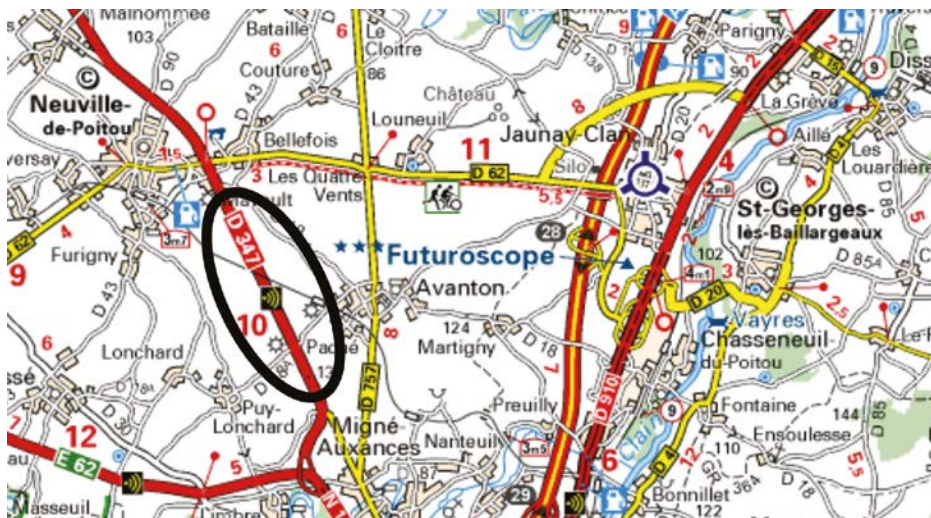
La RD347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

Le Département a défini une stratégie d'aménagement de cet axe en retenant les principes d'aménagements suivants :

L'axe sera aménagé à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement si possible de 1000 à 1 200 m de zone de dépassement permettant des vitesses de 110km/h, Dans toute la mesure du possible les accès directs à cette section devront être supprimés et regroupés sur des échanges sécurisés, au besoin par des voies nouvelles de désenclavement. Ces échanges seront de préférence de type carrefour plan avec voie de tourne-à-gauche.

Les opérations devront au mieux préserver les enjeux environnementaux comme les captages d'eau potable, les continuités écologiques, les espaces boisés,

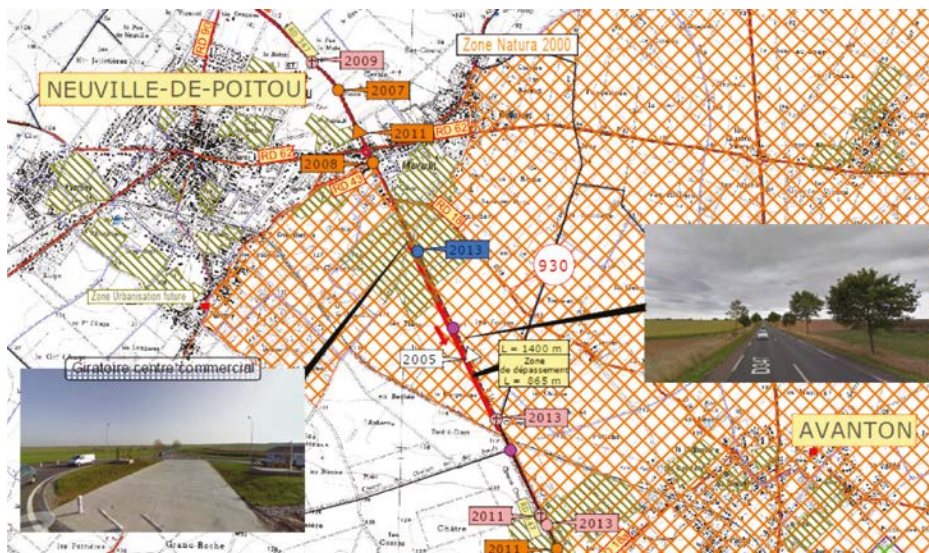
Localisation du secteur étudié



Sur ce secteur, en 2015, le trafic est de l'ordre de 13 500 véhicules par jour, dont 1 700 poids lourds/jour, soit 12,5%

2 possibilités d'aménagement des créneaux

■ Entre Neuville et la voie ferrée



Ce secteur est un secteur accidentogène comportant 3 accidents, entre 2000 et 2015, dont 1 mortel. Il permet un créneau avec une zone de dépassement de 865 m depuis le giratoire de la Drouille jusqu'à la voie ferrée. La vitesse préconisée de ce créneau sera donc plutôt de 90 km/h.

Les principaux enjeux du secteur sont : les dessertes des parcelles agricoles, la fermeture des voies communales, la zone Natura 2000, la voie ferrée, la saturation aux heures de pointe du giratoire de la Drouille, les convois exceptionnels de Civaux et dans une moindre mesure l'alignement d'arbres existant.

■ Entre la voie ferrée et le giratoire de la cour d'Henon.

Ce secteur fait 300 m de moins que celui entre Neuville et la voie ferrée. Il n'est donc pas possible de créer un créneau avec des distances convenables.

■ Entre le giratoire de la cour d'Henon et le giratoire de Migné-Auxances,



Dans le cadre de l'ancien schéma routier, des études préliminaires ont été réalisées concernant la mise à 2x2 voies de la RD377 entre Migné Auxances et le giratoire de la cour d'Henon. Ce secteur permet une zone de dépassement de 850 m si l'on crée des zones de rabattement et de décrochement. Au vu de la longueur de la zone de dépassement, la vitesse préconisée était de 90 km/h. Le coût estimé est de 5 millions d'euros TTC.

Les principaux enjeux du secteur sont : les dessertes des parcelles agricoles, la zone Natura 2000, les convois exceptionnels de Civaux et dans une moindre mesure l'alignement d'arbres existant.

Objectifs des études dans le cadre du schéma routier 2016-2021

L'ensemble de la section sera étudiée dans le cadre d'une mise à 2x2 voies progressive. La vitesse sera de 90 km/h. Un premier créneau pourra être proposé en travaux en fin de schéma.

Planning prévisionnel

2018	2019	2020	2021
Etudes préliminaires Concertation avec les exploitants	Avant-projet Dossiers réglementaires Projet	Enquêtes publiques Environnementales et expropriation Négociations foncières	Dossier de consultation des entreprises

RD347

Créneaux de dépassement
entre Neuville et Mirebeau

Diagnostic et stratégie d'aménagement

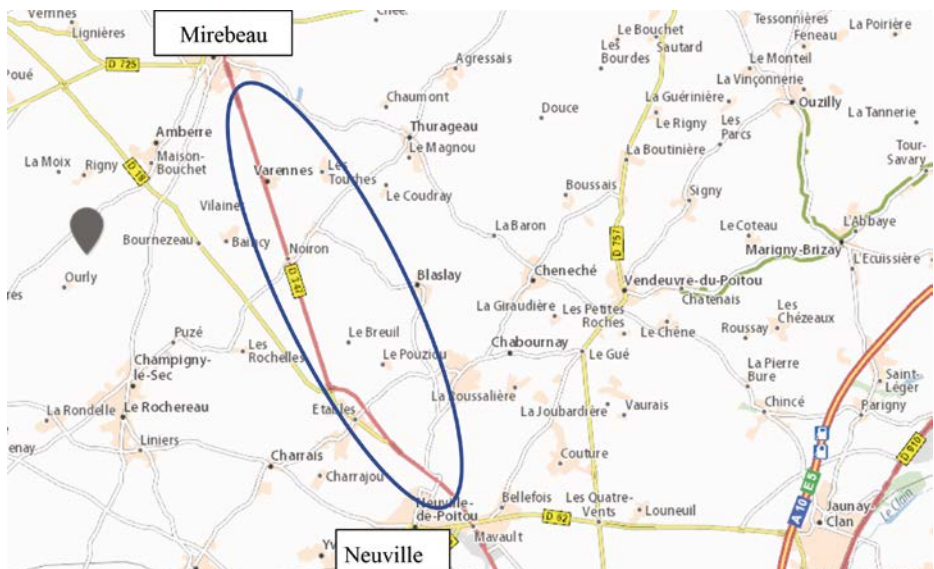
La RD347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

Le Département a défini une stratégie d'aménagement de cet axe en retenant les principes d'aménagements suivants :

L'axe sera aménagé à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement si possible de 1000 à 1 200 m de zone de dépassement permettant des vitesses de 110km/h, Dans toute la mesure du possible les accès directs à cette section devront être supprimés et regroupés sur des échanges sécurisés, au besoin par des voies nouvelles de désenclavement. Ces échanges seront de préférence de type carrefour plan avec voie de tourne-à-gauche.

Les opérations devront au mieux préserver les enjeux environnementaux comme les captages d'eau potable, les continuités écologiques, les espaces boisés,

Localisation du secteur étudié



Sur ce secteur, en 2015, le trafic varie de 12 175 v/j au nord de Neuville à 6 720 v/j au sud de Mirebeau, dont 1 375 poids lourds/jour, soit 11,5% au nord de Neuville,

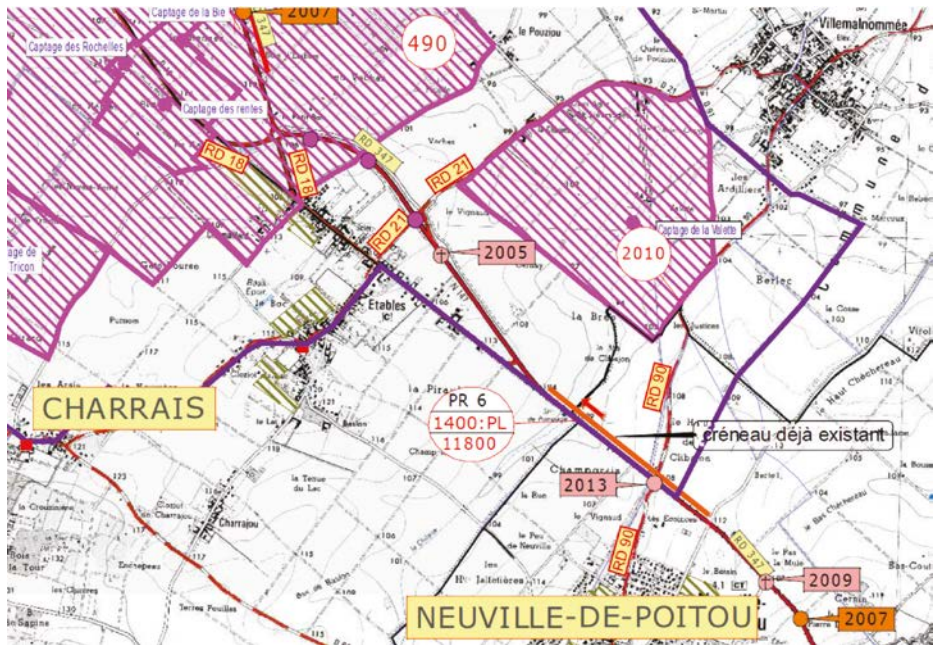
3 possibilités d'aménagement des créneaux

■ Entre Noiron et Varennes.



Ce secteur est un secteur accidentogène comportant 3 accidents, entre 2000 et 2015, dont 1 mortel. Il permet un créneau avec une zone de dépassement de 1000 m. Les principaux enjeux du secteur sont : les dessertes des parcelles agricoles, la fermeture des voies communales, la proximité du périmètre de la zone Natura 2000, et dans une moindre mesure l'alignement d'arbres existant.

Les principaux enjeux du secteur sont : les dessertes des parcelles agricoles, la fermeture des voies communales, la traversée de périmètres éloignés de captage d'eau potable, et l'ancien bâtiment d'Eaux de Vienne.



Objectifs des études dans le cadre du schéma routier 2016-2021

Le créneau entre Noiron et Etalles sera étudié en priorité avec l'objectif d'un aménagement en 2x2 voies

La mise aux normes (allongement) et le doublement du créneau d'Etalles seront également étudiés

Planning prévisionnel

2018	2019	2020	2021
Etudes préliminaires Concertation avec les exploitants	Dossiers réglementaires Avant-projet/Projet	Négociations amiables Enquêtes publiques Environnementales et expropriation	Dossier de consultation des entreprises

RD347

Traitement de la traversée de Neuville

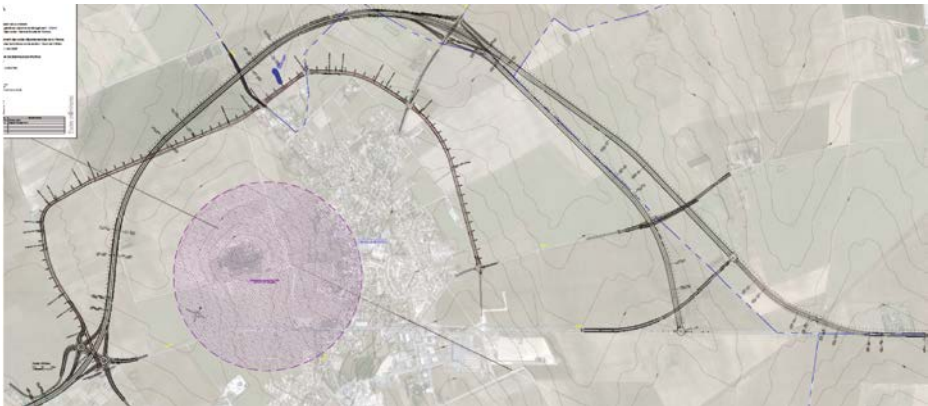
Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. 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.

Dans le cadre du précédent schéma routier, la traversée de Neuville avait été recensée comme problématique, notamment vis-à-vis de la saturation du giratoire de Mavault (RD62-RD347) et du giratoire de la Drouille (RD347-RD18). Les trafics sont très importants (de l'ordre de 12 000 véhicules par jour sur la RD347 et 5 340 véhicules par jour sur la RD62 en 2014), notamment en terme de pourcentage de poids lourds (environ 11% sur la RD347 et 2,5 à 6% sur la RD62).

Au vu de cet état des lieux, le Département a réalisé les études suivantes :

- études préliminaires de la déviation de la RD347 par l'Est de Neuville/Bellefois,



- études d'avant-projet d'un passage souterrain (trémie) dans le sens Nord-Sud pour tous types de véhicules

Au vu des résultats de ces études, initialement dédiées à la réalisation d'un emplacement réservé au PLU, aucun des deux types d'aménagement n'a fait l'objet d'une délibération pour le choix d'une solution d'aménagement et de sa poursuite au niveau des études.



En effet, les enjeux environnementaux du secteur (zone Natura 2000) ne permettaient pas de créer une déviation répondant aux objectifs du Département (fluidification des flux sur la RD347, gain de temps de parcours) et l'aménagement de la trémie représentait un coût particulièrement élevé (20 à 25 M€).

Objectifs de l'étude

Une nouvelle étude est programmée afin de trouver des solutions d'aménagements à court terme avant la programmation de travaux d'aménagements plus lourds. L'objectif de cette étude est de trouver une programmation d'aménagements modérés ayant pour objectif de fluidifier le trafic au niveau des carrefours de la Drouille et de Mavault avec des coûts raisonnables.

Ces aménagements pourraient concerner :

- l'optimisation du giratoire de la Drouille pour tenir compte de l'arrivée du centre commercial (élargissement de l'anneau, doublement de certaines entrées ou sorties ...)
- l'optimisation du giratoire de Mavault (doublement de certaines entrées ou sorties)
- le recalibrage de chemins agricoles
- la création d'une voie nouvelle
- le réaménagement de certains carrefours

Au vu de ces aménagements, le trafic poids lourds pourrait sur certains tronçons être dévié.

Planning

Les esquisses correspondantes seront proposées en 2018 afin d'arrêter le programme d'études.

Carrefour RD21/RD43/RD757 à Vendevre du Poitou Lieu dit "Le Grand Gué"

Diagnostic et stratégie d'aménagement

La RD757 est l'axe principal entre Poitiers et Lençloître en direction de Richelieu qui supporte à cet endroit un trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'environ 3 540 véhicules par jour dont 4,5 % de poids lourds.

Le carrefour actuel concerne les RD21 (vers Chabournay- 420 v/j), RD43 (vers Neuville- 980 v/j) et la RD757 (Poitiers-Vendevre).

Une intersection avec une voie communale (VC2) est concernée à proximité immédiate.

L'objectif de l'aménagement est de sécuriser les échanges entre les différents axes en réduisant la vitesse tout en améliorant la visibilité.

Description de l'opération

L'opération consiste à la réalisation d'un carrefour de type giratoire.

Ce carrefour regroupera les RD757, RD43 et la voie communale n°2.

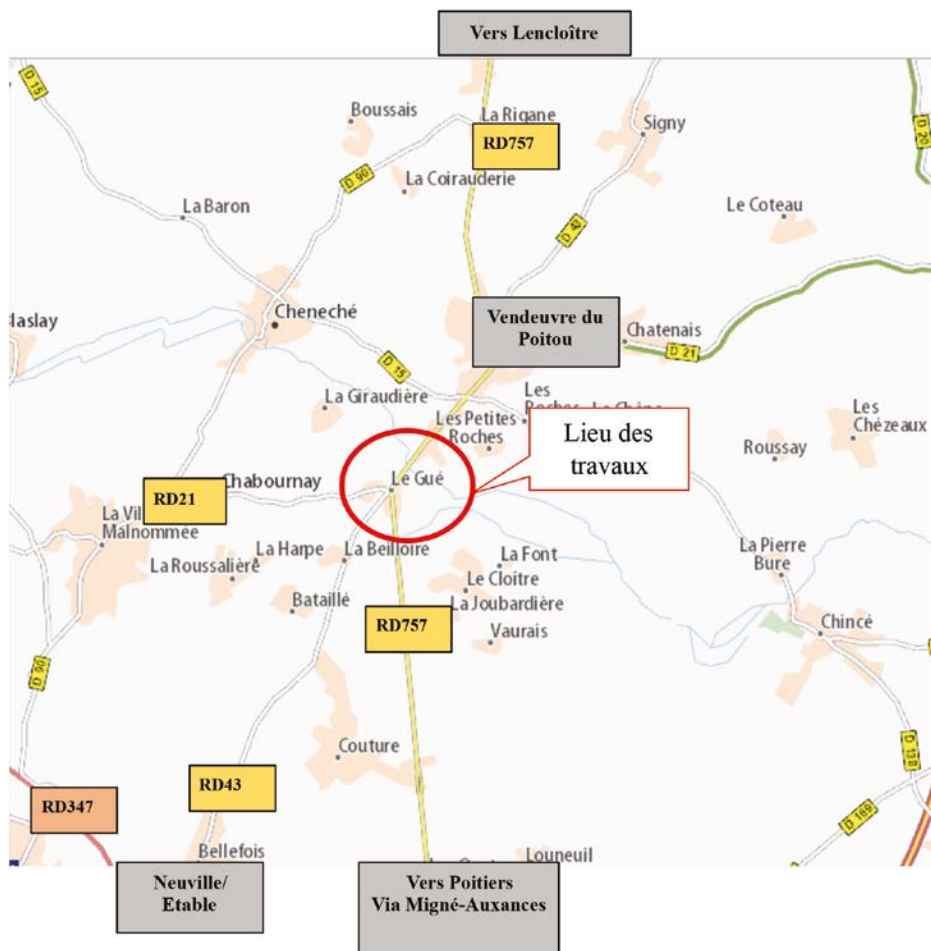
La RD21 quant à elle sera raccordée sur la RD43.

Les caractéristiques de l'aménagement seront les suivantes :

- Rayon extérieur du giratoire : 20 m
- Largeur de l'anneau : 7 m
- Largeur de la voie entrante : 4 m
- Largeur de la voie sortante : 4,5 m

Localisation de l'opération

L'aménagement se situe hors agglomération



Financement

L'opération est estimée à 600 000 € TTC.

Planning

2018	2019-2020	2021
Relevés topo Etudes Présentation aux élus. Validation du projet.	Etudes règlementaires environnementales. Négociation amiable. Modification de réseaux	D.C.E.

RD910-Aménagement d'un carrefour giratoire à Longève Commune de Dissay

Diagnostic et stratégie d'aménagement

L'opération se situe, hors agglomération, sur la RD910 au carrefour formé avec la VC route de Dissay et la VC route de Beaumont sur la commune de Dissay. La limitation de vitesse est de 90 km/h.

La RD910 (ex RN10) entre Poitiers et Châtelleraut, route à grande circulation, est une route à 2 x 2 voies en section courante avec des voies de 3,50 m de large. Au niveau de ce carrefour, un TAG à gauche en peinture a été aménagé sur la voie rapide du sens Poitiers – Châtelleraut.

La Voie Communale en direction de Dissay, réseau de desserte communale, est une route bidirectionnelle d'une largeur de 5,50 m à 6.00 m.

La Voie Communale en direction de Beaumont, réseau de desserte communale, est une route bidirectionnelle d'une largeur de 4,00 m à 5.00 m.

La RD910 est la route prioritaire qui supporte à cet endroit un trafic moyen journalier annuel d'environ 13 700 véhicules par jour dont 1 030 poids lourds, soit 7,5 % (valeur 2014).

Les trafics sur les deux voies communales ne sont pas négligeables. Ils sont de l'ordre de 875 v/j dont 130 poids lourds pour la voie communale vers Dissay, et 1 555 v/j dont 50 poids lourds pour la voie communale vers Beaumont.

L'insertion des 2 voies communales sur la RD910 se fait dans le sens de la circulation. Il est interdit de tourner à gauche, mais l'interdiction n'est pas toujours respectée.

Les 2 voies communales sont en rampe aux abords du carrefour ce qui rend inévitablement plus difficile la manœuvre rapide d'insertion sur la RD910 pour les poids lourds. Le risque de choc par l'arrière s'en trouve par conséquent accru.

Toutefois, l'analyse des accidents effectuée de janvier 2000 à décembre 2013 montre qu'il n'y a eu aucun accident au niveau de ce carrefour.

Un emplacement réservé au PLU est prévu pour l'aménagement d'une aire de covoiturage, à proximité immédiate du nouvel aménagement, le long de la voie communale en direction de Dissay.

L'aménagement permettra l'amélioration de la visibilité et de l'accessibilité des poids lourds vers la coopérative laitière située en direction de Dissay.

Description de l'opération

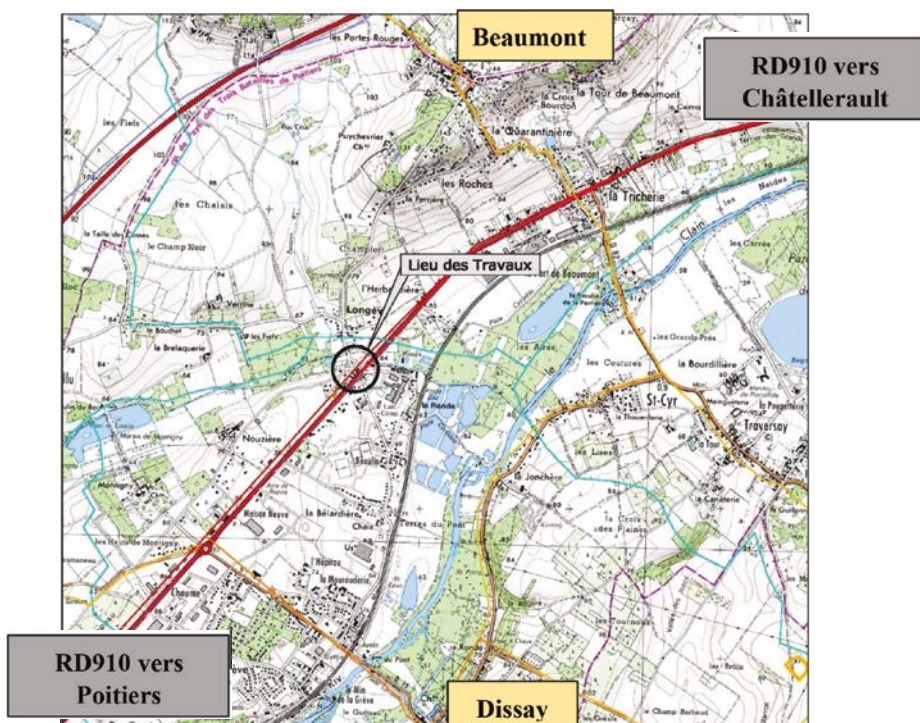
L'opération consiste à la réalisation d'un carrefour de type giratoire. Ce carrefour à 4 branches sera à l'intersection de la RD910 et des voies communales.

Les caractéristiques de l'aménagement seront les suivantes :

- Rayon extérieur du giratoire : **25 m** Largeur de l'anneau : 8 m
- Prise en compte des convois exceptionnels via une surlargeur en bordure de l'anneau central
- Afin de faire ralentir l'ensemble des véhicules, en provenance de Châtellerault, à l'approche du nouvel aménagement, la circulation sera ramenée sur une seule voie en entrée sur le giratoire. La sortie du giratoire, en direction de Poitiers s'effectuera aussi sur une seule voie sur environ 150m de zone bâtie.

Localisation de l'opération

L'aménagement se situe hors agglomération.



Financement

L'opération est estimée à 1,2 M € TTC (valeur 2015).

Planning

2019	2020	2021
Relevés topo Etudes Présentation aux élus. Validation du projet.	Etudes règlementaires environnementales. Négociation amiable. Modification de réseaux	D.C.E.

RD20c-Chasseneuil du Poitou Aménagement d'un giratoire au carrefour de la rue de Vert

Diagnostic et stratégie d'aménagement

Depuis la RD910, la RD20c dessert le bourg de Saint-Georges les Baillargeaux. Elle supporte à cet endroit un trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'environ 5 500 véhicules par jour dont 6 % de poids lourds.

Au vu de l'accroissement des trafics (+ 7% en 7 ans), dû à une urbanisation croissante du secteur et compte tenu de l'aménagement d'une zone d'habitat à proximité immédiate du carrefour qui va contribuer à l'augmentation des mouvements tournants de la RD20c vers la rue de Vert, il est proposé de réaménager le carrefour pour sécuriser les échanges entre la RD20c et la rue de Vert.

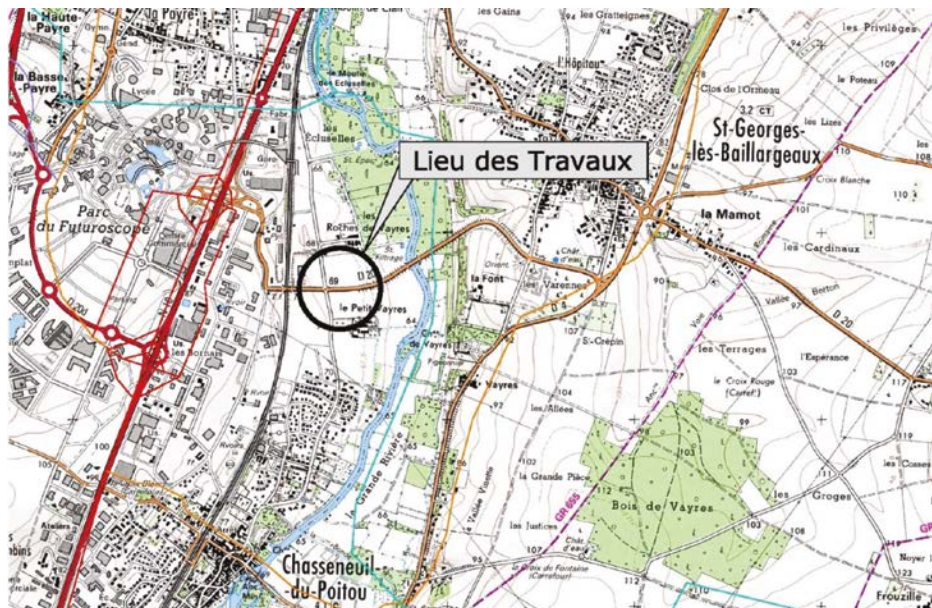
Description de l'opération

L'opération consiste à la réalisation d'un carrefour de type giratoire. Ce carrefour à 4 branches sera à l'intersection la RD20c et de la voie communale. Les caractéristiques de l'aménagement seront les suivantes :

- Rayon extérieur du giratoire : 20 m Largeur de l'anneau : 7 m
- Largeur de la voie entrante : 4 m
- Largeur de la voie sortante : 4,5 m

Localisation de l'opération

L'aménagement se situe en agglomération.



Financement

L'opération est estimée à 400 000 € TTC (valeur 2015).

Un cofinancement entre le Département est Grand Poitiers est à négocier

Planning

2018	2019-2020	2021
Relevés topo Etudes Présentation aux élus. Validation du projet.	Etudes règlementaires environnementales. Négociation amiable. Modification de réseaux	D.C.E.

Ouvrages de la Couture Commune de Château-Larcher

Diagnostic et stratégie d'aménagement

L'ouvrage de La Couture est une succession de 5 murs et 5 ponts situés en sortie du village direction Anché. D'une longueur de 180 m, cet ouvrage en maçonnerie, formant une chaussée de moulin, remonterait probablement au X-XIII^e siècle.

L'état de dégradation de l'ensemble de ces ouvrages est tel qu'il est devenu nécessaire, début 2015, de prendre des mesures de sauvegarde. Des limitations de tonnage, à 3,5 tonnes et de gabarit ont été mises en place afin de permettre la circulation sur cette route départementale n°88 tout en limitant les impacts sur les ouvrages.

Le Département de la Vienne surveille et investigate les ouvrages afin de comprendre l'origine des désordres et d'adapter les mesures de sauvegarde dans l'attente de travaux de réhabilitation.

Les désordres constatés sont divers et évolutifs :

Principaux désordres sur la chaussée : fissures, tassement aux accès d'ouvrage, fissures transversales en about d'ouvrage...

Principaux désordres sur les murs de soutènement : érosion et délitement de pierres, disjoints souvent généralisés des pierres de couronnement des murs, présence de cavités, décollement ponctuel de maçonnerie, **défaut de verticalité des murs et début de basculement vers l'extérieur, effondrement partiel d'une partie d'un mur...**

Principaux désordres sur les ponts : **fractures verticales entre culées et corps de voûte, début de déversement des parapets...**

D'ores et déjà, les conclusions des diverses investigations menées en 2014 et 2015 aboutissent au fait que les ouvrages sont en **très mauvais état** général. L'objectif de mise en sécurité immédiate est une évidence.

L'ancienneté de ces ouvrages et l'inscription aux monuments historiques de la poterne comprise dans les ruines du château (classée en 1912), des ruines du château (inscrites en 1927), de l'église Notre Dame (classée en 1910), entre autres, ont conduit à faire une demande anticipée pour la réalisation d'un diagnostic archéologique aux abords du pont.

Ce diagnostic sera réalisé sous la forme de sondages et de premières observations sur le bâti et ce afin de faire un premier état des lieux archéologique.

Description de l'opération

Certaines mesures d'urgence ont été mises en place comme la limitation en tonnage et gabarit de l'ouvrage ainsi que la limitation de pénétration des eaux dans le corps de la chaussée via la réalisation d'un enduit avec gravillonnage.

Des travaux de déviation seront entrepris pour éviter le franchissement par les véhicules lourds.

Des aménagements seront réalisés pour garantir une circulation centrée sur une seule voie avec gestion d'un alternat par feux.

Le franchissement du pont sera autorisé aux camping-cars afin de maintenir un fonctionnement normal du camping.

Localisation de l'opération



Septembre 2016	Octobre 2016	2017	2018	2019	2020	2021
Diagnostic archéologique	Remise rapport final de l'AMO	DIAG Orientation des phases ultérieures Travaux de déviation	Mise en place d'un alternat AvP	AvP / PRO	PRO	Travaux



Plan Collèges



Aide aux Territoires

14 priorités pour le Département



Emploi - Insertion



Schéma de l'Autonomie



Schéma Enfance-Famille



Plan Santé



États Généraux de la Ruralité



Schéma Numérique



Plan Jeunesse



Développement Touristique



Schéma de l'Eau



Schéma de l'Habitat



Schéma Routier



Diffusion culturelle



Département de la Vienne

Place Aristide Briand

CS 80319

86008 POITIERS

Tél : 05 49 55 66 00

■ lavienne86.fr