

Modernisation de la RD 948 entre Maisonnay et la RN10

Dossier d'enquête préalable
à la déclaration d'utilité publique



SOMMAIRE

I. OBJET DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE	3
I.1. LE PROJET PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE.....	4
I.2. OBJET DU DOSSIER D'ENQUÊTE	4
II. INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	5
II.1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE.....	6
II.1.1. <i>Objet de la présente enquête</i>	6
II.1.2. <i>Conditions et organisation de l'enquête</i>	6
II.1.3. <i>Insertion de l'enquête dans la procédure administrative</i>	6
II.1.4. <i>L'enquête publique</i>	8
II.1.5. <i>Autres décisions et autorisations indépendantes de cette enquête publique</i>	8
II.2. TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE.....	9
II.2.1. <i>Textes généraux</i>	9
II.2.2. <i>Textes relatifs à l'enquête</i>	9
III. NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR.....	11
IV. EMPLACEMENT DES TRAVAUX À RÉALISER.....	13
V. NOTICE EXPLICATIVE DE L'OPÉRATION PROJETÉE	17
V.1. POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT ROUTIER DU DÉPARTEMENT.....	18
V.2. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION	19
V.2.1. <i>Contexte</i>	19
V.2.2. <i>Diagnostic routier</i>	19
V.2.3. <i>État des lieux des flux routiers</i>	20
V.2.4. <i>La sécurité routière</i>	27
V.2.5. <i>Objectifs de l'opération</i>	28
VI. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ÉTÉ RETENU PARMIS LES ALTERNATIVES, NOTAMMENT DU POINT DE VUE DE SON INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT.....	29
VI.1. PRÉSENTATION DES VARIANTES.....	30
VI.1.1. <i>Secteur 1 : Maisonnay / RD45</i>	30
VI.1.2. <i>Secteur 2 : RD45 / Sauzé-Vaussais</i>	30
VI.1.3. <i>Secteur 3 : Sauzé-Vaussais / LGV</i>	30
VI.1.4. <i>Secteur 4 : LGV / RN 10</i>	31
VI.2. COMPARAISON DES VARIANTES.....	36
VI.2.1. <i>Secteur 1 : Maisonnay / RD45</i>	36
VI.2.2. <i>Secteur 2 : RD45 / Sauzé-Vaussais</i>	38
VI.2.3. <i>Secteur 3 : Sauzé-Vaussais / LGV</i>	40
VI.2.4. <i>Secteur 4 : LGV / RN 10</i>	42
VI.3. SYNTHÈSE DE LA COMPARAISON DES VARIANTES.....	44
VI.3.1. <i>Secteur 1 : Maisonnay / RD 45</i>	44
VI.3.2. <i>Secteur 2 : RD 45 / Sauzé-Vaussais</i>	44
VI.3.3. <i>Secteur 3 : Sauzé-Vaussais / LGV</i>	45
VI.3.4. <i>Secteur 4 : LGV / RN 10</i>	45
VI.4. CHOIX DE LA SOLUTION RETENUE	46
VII. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET	47
VII.1.1. <i>Principe de l'aménagement</i>	48
VII.1.2. <i>Classement / déclassement des voies</i>	48
VII.1.3. <i>Prise en compte des contraintes environnementales dans la solution retenue</i>	49
VII.1.4. <i>Dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales</i>	51
VII.1.5. <i>Volumes des terrassements de la section courante</i>	51
VIII. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES	53
IX. PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX.....	55
X. AVIS ÉMIS SUR LE PROJET.....	61
X.1. DÉCISION DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE, APRÈS EXAMEN AU CAS PAR CAS.....	62
XI. BILAN DE LA CONCERTATION.....	63

I. Objet du dossier d'enquête publique

I.1. Le projet présenté à l'enquête

Le projet de modernisation de la RD 948 est localisé au droit de 4 communes du département des Deux-Sèvres en Région Nouvelle-Aquitaine : Maisonnay, Alloinay¹, Clussais-la-Pommeraiie et La Chapelle Pouilloux. Il concerne le réaménagement de la RD 948 sur 3 secteurs (réalisation de 2 créneaux de dépassement et d'un giratoire).

Le Département des Deux-Sèvres, porteur du projet, s'engage ainsi à l'amélioration des conditions de déplacement sur la RD 948.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- L'amélioration des conditions de sécurité des usagers et des riverains de la RD 948 entre Maisonnay et les Maisons Blanches,
- Offrir au trafic de transit une infrastructure capable d'améliorer les conditions de sécurité et les temps de parcours,
- La cohérence avec le statut de route d'intérêt départemental et régional de la RD 948 entre Maisonnay et les Maisons Blanches,
- L'amélioration des conditions de desserte locale et notamment des trajets pendulaires vers l'agglomération niortaise,
- La sécurisation des déplacements périurbains,
- L'amélioration de la desserte poids-lourds des zones d'activités situées le long de la RD 948, qui est à l'origine localement d'un trafic poids lourds important,
- La cohérence avec les aménagements réalisés préalablement sur les axes structurants du Département.

I.2. Objet du dossier d'enquête

La présente enquête publique est relative à la déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la RD 948, pour l'ensemble des décisions de l'État relevant du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles L.121-1 et suivants).

Pour permettre la réalisation de l'opération décrite au I.1, il est en effet nécessaire d'assurer la maîtrise foncière des emprises, ce qui nécessite en premier lieu une déclaration d'utilité publique. Une recherche d'acquisition à l'amiable sera privilégiée. Toutefois une DUP puis une enquête parcellaire ultérieure laissera la possibilité d'un recours à une maîtrise foncière par voie d'expropriation si nécessaire.

Le projet est exempté d'étude d'impact suite à la décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas en date du 07 septembre 2017.

L'enquête publique est donc une enquête de droit commun d'une durée minimale de 15 jours.

¹La commune d'Alloinay a été créée le 1er janvier 2017 par arrêté préfectoral du 8 avril 2016 et constituée du regroupement des communes de Gournay-Loizé et de Les Alleuds. Bien que des modifications aient été apportées

au document afin de tenir compte de cette nouvelle commune, certaines pièces peuvent encore faire mention des 2 communes précédentes.

II. Informations juridiques et administratives

II.1.3. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative

II.1. Objet et conditions de l'enquête

II.1.1. Objet de la présente enquête

La présente enquête publique est relative à la déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la RD 948, pour l'ensemble des décisions de l'État relevant du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles L.121-1 et suivants).

Le projet était soumis à examen au cas par cas en vue de l'établissement d'une étude d'impact. L'Autorité environnementale, après instruction de la demande d'examen au cas par cas (considérant les rubriques 6 et 47 détaillées ci-dessous), a précisé par arrêté préfectoral en date du 7 septembre 2017 que le projet n'était pas soumis à étude d'impact. Le présent dossier ne comprend donc pas d'étude d'impact.

Catégorie d'aménagements, d'ouvrages et de travaux	Projets soumis à examen au cas par cas
6 - Infrastructures routières	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente
47 - Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols	a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.

II.1.2. Conditions et organisation de l'enquête

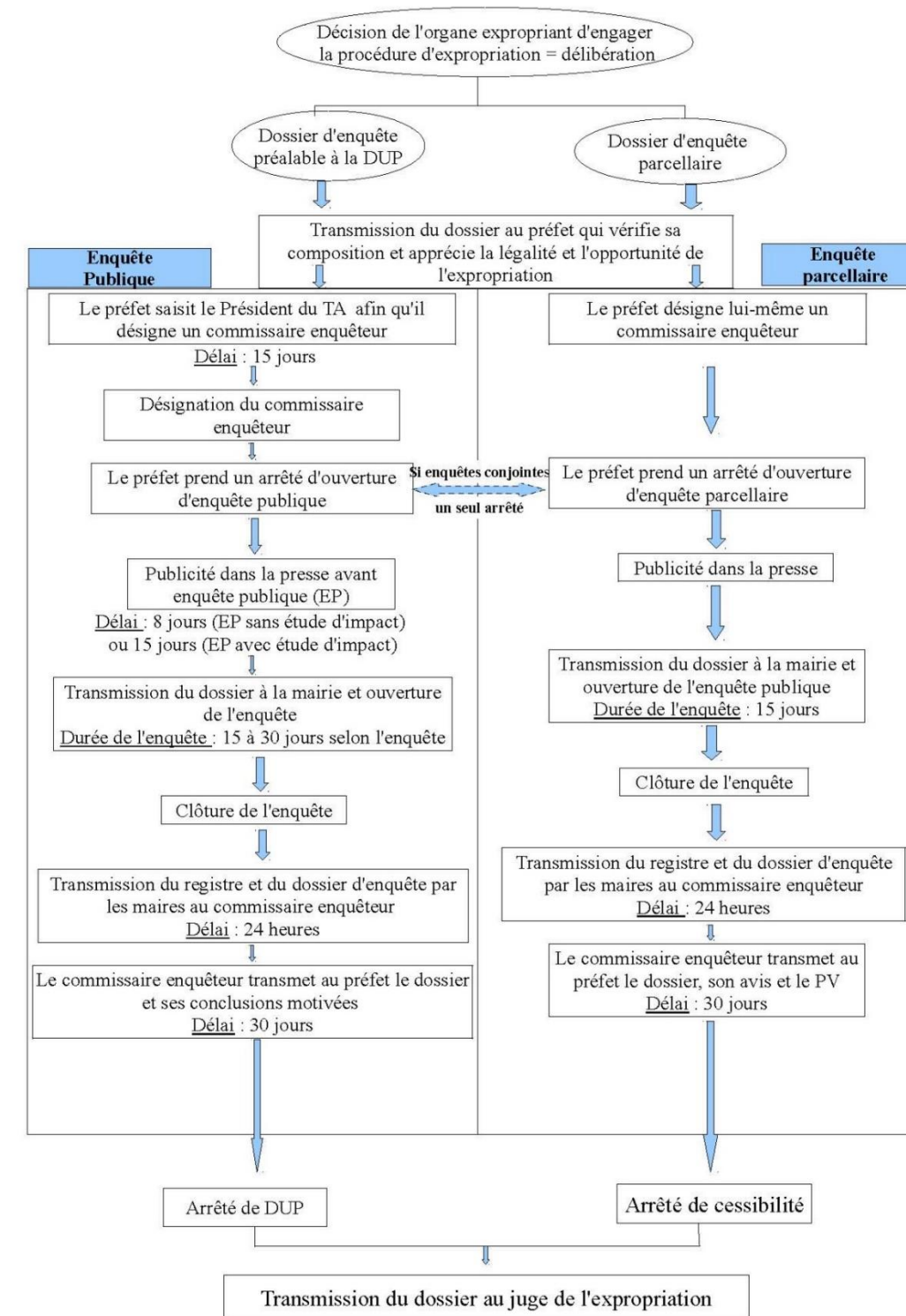
L'enquête publique sera organisée dans les conditions prévues aux articles R.112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Cette enquête publique concerne les communes de Maisonnay, Alloinay², Clussais-la-Pommeraiie et La Chapelle Pouilloux.

Au regard des procédures administratives soumises à enquête, l'ouverture et l'organisation de l'enquête relèvera des services du préfet des Deux-Sèvres.

Le déroulement de l'enquête publique est plus précisément abordé au paragraphe II.1.4.

SCHÉMA SYNTHÉTIQUE DE LA PHASE ADMINISTRATIVE



²La commune d'Alloinay a été créée le 1er janvier 2017 par arrêté préfectoral du 8 avril 2016 et constituée du regroupement des communes de Gournay-Loizé et de Les Alleuds. Bien que des modifications aient été apportées

au document afin de tenir compte de cette nouvelle commune, certaines pièces peuvent encore faire mention des 2 communes précédentes.

II.1.3.1. Le projet avant l'enquête

Le projet se situe en région Nouvelle Aquitaine, dans le département des Deux-Sèvres (79) sur le territoire des communes de : Maisonnay, Alloinay³, Clussais-la-Pommeraiie et La Chapelle Pouilloux.

Le Département des Deux-Sèvres, porteur du projet, s'engage ainsi à réaliser ce projet de modernisation de la RD 948 dans le but d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur cet axe.

II.1.3.2. La concertation

La concertation autour des études réalisées a été menée par le Département des Deux-Sèvres.

Une concertation inter-administrative informelle a été assurée en continu par le Département. En effet, des réunions se sont déroulées avec les communes concernées et les services de l'État (DREAL, DDT) afin de les tenir informés de l'avancée des études et recueillir leurs avis.

Une concertation publique dans le cadre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme a été réalisée sur le projet de modernisation de la RD948 entre Maisonnay et la RN10.

Cette concertation s'est déroulée du **12 janvier au 12 février 2016**. Elle a fait l'objet de mesures de publicité et de supports tels qu'un dossier de concertation, de flyers, de registres et d'un site internet dédié avec recueil de courriels. Elle a porté sur les études menées, le diagnostic dressé, les différentes variantes envisagées.

La concertation publique a permis une information et une participation significative du public largement favorable à la modernisation de la RD948 les Maisons-Blanches entre Melle et les Maisons-Blanches.

Elle a mis en exergue 4 sujets de préoccupations du public :

- L'insécurité liée à l'accroissement du trafic poids lourds et des accidents sur la RD948 dans le cas de variantes « aménagement sur place »,
- Le maintien de l'activité économique (base logistique d'Intermarché de Gournay, prestataires de service, zones d'activités et commerciales) en cas de déviation,
- La consommation des terres agricoles dans le cas de variantes « déviations »,
- Les nuisances sonores pour les riverains de l'actuelle et future RD 948.

Ainsi sur la base de l'analyse multicritères soumise à la concertation et de l'ensemble des avis recueillis les orientations selon les sections sont les suivantes :

- Pour le secteur 1 : de Maisonnay à Clussais La Pommeraiie (RD45) : la variante « aménagement sur place » avec aménagement de la traverse de Maisonnay et création de 4 créneaux de dépassement d'une longueur totale de 3 850 m (linéaire total du secteur 9 000 m) et carrefour de type Tourne à Gauche pour la desserte de la base logistique de Gournay.
- Pour le secteur 2 : de Clussais La Pommeraiie (RD45) à Sauzé-Vaussais : la variante « déviation des Brousses ».

- Pour le secteur 3 : de Sauzé-Vaussais à l'ouvrage de la LGV : la variante « aménagement sur place » de la traversée de Sauzé-Vaussais.
- Pour le secteur 4 : de l'ouvrage LGV aux Maisons-Blanches (RN10) : aucun aménagement hormis le point d'échange avec la RN10.

Toutefois, au regard d'une durée de validité des Déclarations d'utilité publiques de 10 ans maximum et des capacités budgétaires de la collectivité sur cette période, le Département ne peut retenir qu'un nombre limité d'opérations en considérant la situation d'insécurité qui distingue les secteurs retenus des autres (notamment aux carrefours avec les RD 105 et RD 110).

En conséquence, le maître d'ouvrage choisit de retenir la mise à 3 voies progressive des sections suivantes pour un montant de 11 M€ HT :

- le créneau entre Maisonnay et la base logistique de Gournay sur 1 470 m dont 1 130 m de section à 3 voies (coût 3,9 M€),
- le créneau entre Chaignepain et La Presle sur 1 820 m dont 1 300 m de section à 3 voies (coût 5,7 M€),
- la sécurisation du carrefour entre la RD 948 et la RD 45 (route de Lezay) par un giratoire avec rabattement de la RD 173 (coût 1,2 M€ HT).

La solution retenue à l'issue de la concertation a ensuite été étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement et de préciser son coût : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts.

II.1.3.3. L'examen au cas par cas (étude d'impact)

L'article L.122-1 du code de l'environnement précise que « *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.* »

Ainsi, pour les projets relevant d'un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2, le maître d'ouvrage saisit l'autorité environnementale afin de déterminer si ce dernier doit être soumis à évaluation environnementale.

Le Département des Deux-Sèvres a donc saisi l'autorité environnementale en date du 7 juin 2017.

L'autorité environnementale (AE), dans le cadre du projet est l'autorité environnementale locale, à savoir la Mission Évaluation Environnementale (M2E) de la Dreal Nouvelle-Aquitaine.

Elle se prononce dans les deux mois suivant la saisine par le préfet de département.

L'AE a précisé par arrêté préfectoral daté du 7 septembre 2017 que le projet n'était pas soumis à étude d'impact (cet arrêté est porté au chapitre IX du présent dossier d'enquête).

au document afin de tenir compte de cette nouvelle commune, certaines pièces peuvent encore faire mention des 2 communes précédentes.

³La commune d'Alloinay a été créée le 1er janvier 2017 par arrêté préfectoral du 8 avril 2016 et constituée du regroupement des communes de Gournay-Loizé et de Les Alleuds. Bien que des modifications aient été apportées

II.1.4. L'enquête publique

II.1.4.1. La préparation de l'enquête publique

Le Préfet de département saisit le Président du Tribunal Administratif compétent en vue de la désignation d'une commission d'enquête ou d'un commissaire enquêteur et lui adresse à cette fin, une demande précisant l'objet de l'enquête, ainsi que la période d'enquête retenue.

Le Président du Tribunal Administratif désigne dans un délai de quinze jours le commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête, parmi lesquels il choisit un Président.

Un arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête est pris pour informer le public des modalités de l'enquête publique (objet de l'enquête, date d'ouverture, mesures de publicité préalables, siège de l'enquête, lieux, jours et heures où le public peut consulter le dossier et formuler ses observations).

L'avis d'ouverture de l'enquête est publié dans deux journaux régionaux ou locaux, huit jours au moins avant le début de l'enquête.

Cet avis est également publié huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée par voie d'affichage, en mairies de Maisonnay, Alloinay⁴, Clussais-la-Pommeraiie et La Chapelle Pouilloux.

Dans ces mêmes conditions, le Département des Deux-Sèvres procède à l'affichage du même avis sur les lieux situés au voisinage des travaux projetés. Un avis est également publié sur le site internet de la préfecture des Deux-Sèvres.

II.1.4.2. Pendant l'enquête publique

Le Commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre connaissance de manière exhaustive de l'opération et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions le cas échéant. Il peut recevoir tout document, visiter les lieux concernés, à l'exception des locaux d'habitation, entendre toutes les personnes qu'elle juge opportun de consulter et convoquer le Maître d'ouvrage, ainsi que toutes les autorités administratives intéressées par le projet.

Le Commissaire enquêteur peut également organiser des réunions d'information et d'échange avec le public en présence du Maître d'ouvrage, après en avoir fait part au Préfet du département et au Maître d'Ouvrage.

Pendant l'enquête publique, le Commissaire enquêteur recueille les observations du public, qui peuvent soit lui parvenir directement lors de ses permanences dont les jours et heures sont fixés par voie d'arrêté, soit être consignées dans les registres d'enquête ouverts à cet effet, soit lui être envoyées par courrier.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à quinze jours. Par décision motivée, le Commissaire enquêteur peut prolonger la durée de l'enquête de quinze jours au maximum.

II.1.4.3. Clôture de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête sont clos, signés par le Commissaire enquêteur. Le commissaire enquêteur examine les observations consignées et rédige un rapport et des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération sur chaque objet de l'enquête.

Le commissaire enquêteur transmet ce rapport et les conclusions motivées, accompagnés du dossier d'enquête, des registres et avis, dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, au Préfet des Deux-Sèvres et au Tribunal Administratif.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur resteront à la disposition du public au Département des Deux-Sèvres ainsi qu'à la Préfecture des Deux-Sèvres, pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête.

Les personnes intéressées pourront obtenir la communication du rapport et des conclusions en s'adressant au Préfet dans les conditions prévues au titre premier de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 relatives à l'accès aux documents administratifs.

II.1.5. Autres décisions et autorisations indépendantes de cette enquête publique

II.1.5.1. Dossier déclaration au titre de la loi sur l'eau

Le projet constitue une modification notable d'un aménagement existant. Ainsi, un dossier décrivant l'aménagement et les ouvrages de la RD948 sera établi et fournis aux services instructeurs pour qu'ils actent l'antériorité de l'aménagement (aménagement antérieur à la loi sur l'eau de 1992). Un porter à connaissance relatif aux travaux prévus entre Maisonnay et la RD45 sera également transmis aux services instructeurs pour présenter la modification projetée.

II.1.5.2. Dossier de demande de défrichement

La demande de défrichement ayant été exemptée d'étude d'impact et d'enquête publique (par avis de l'Autorité Environnementale sur l'examen au cas par cas), le dossier sera déposer aux services instructeurs de manière indépendante à la présente enquête publique.

II.1.5.3. Autres études préalables au démarrage des travaux

Les études techniques de niveau « projet » nécessaires à la définition précise du projet seront menées par le Département des Deux-Sèvres.

⁴La commune d'Alloinay a été créée le 1er janvier 2017 par arrêté préfectoral du 8 avril 2016 et constituée du regroupement des communes de Gournay-Loizé et de Les Alleuds. Bien que des modifications aient été apportées

au document afin de tenir compte de cette nouvelle commune, certaines pièces peuvent encore faire mention des 2 communes précédentes.

II.2. Textes régissant l'enquête

II.2.1. Textes généraux

Le présent dossier est établi selon les codes suivants :

- code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- code de l'environnement,
- code général de la propriété des personnes publiques.

II.2.2. Textes relatifs à l'enquête

Le projet étant dispensé d'étude d'impact (y compris pour la demande d'autorisation de défrichement) et non soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (soumis à déclaration), la présente enquête est régie par les articles suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique:

Partie législative :

- article L.110-1 relatif à l'enquête publique,
- article 112-1 relatif au déroulement de l'enquête,
- articles L.121-1 à 5 relatifs aux dispositions générales de la déclaration d'utilité publique.

Partie réglementaire :

- articles R111-1 à R111-2 relatifs à la désignation et indemnisation du commissaire enquêteur,
- articles R112-1 à R112-17 relatifs au déroulement de l'enquête,
- articles R112-18 à R112-23 relatifs à la clôture de l'enquête,
- Article R112-24 relatif à la communication des conclusions du commissaire enquêteur,
- Articles R121-1 à R121-2 relatifs aux dispositions générales de la déclaration d'utilité publique.

III. Nom et adresse du demandeur

Le demandeur de la déclaration d'utilité publique est le Département des Deux-Sèvres.



Maison du Département
Mail Lucie Aubrac

Place Denfert Rochereau
CS 58880

79028 NIORT CEDEX

N° SIRET : 227 900 016 003 52

Forme juridique : Collectivité territoriale département

Dont le représentant est le Président du Conseil Départemental, Gilbert FAVREAU.

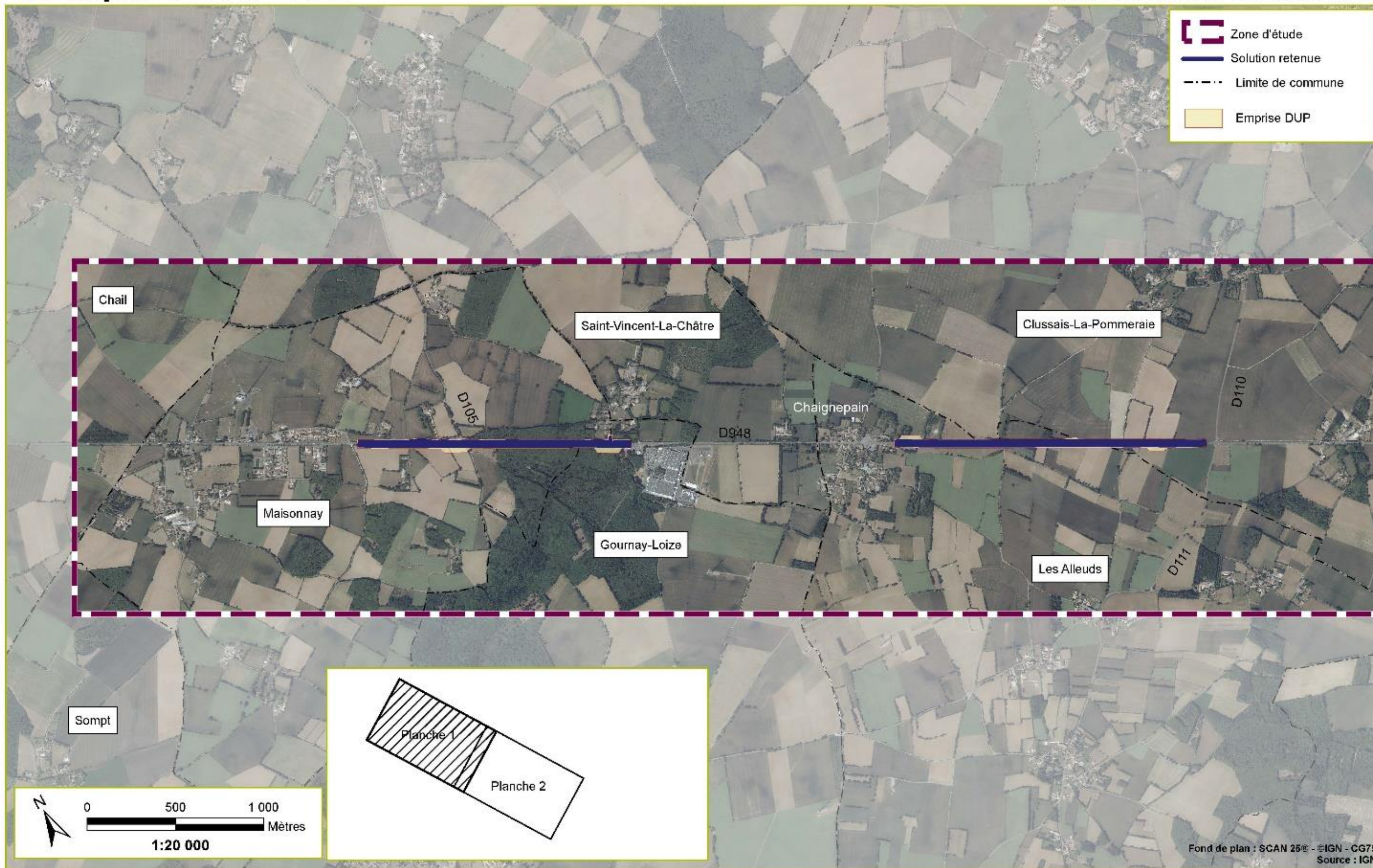
IV. Emplacement des travaux à réaliser

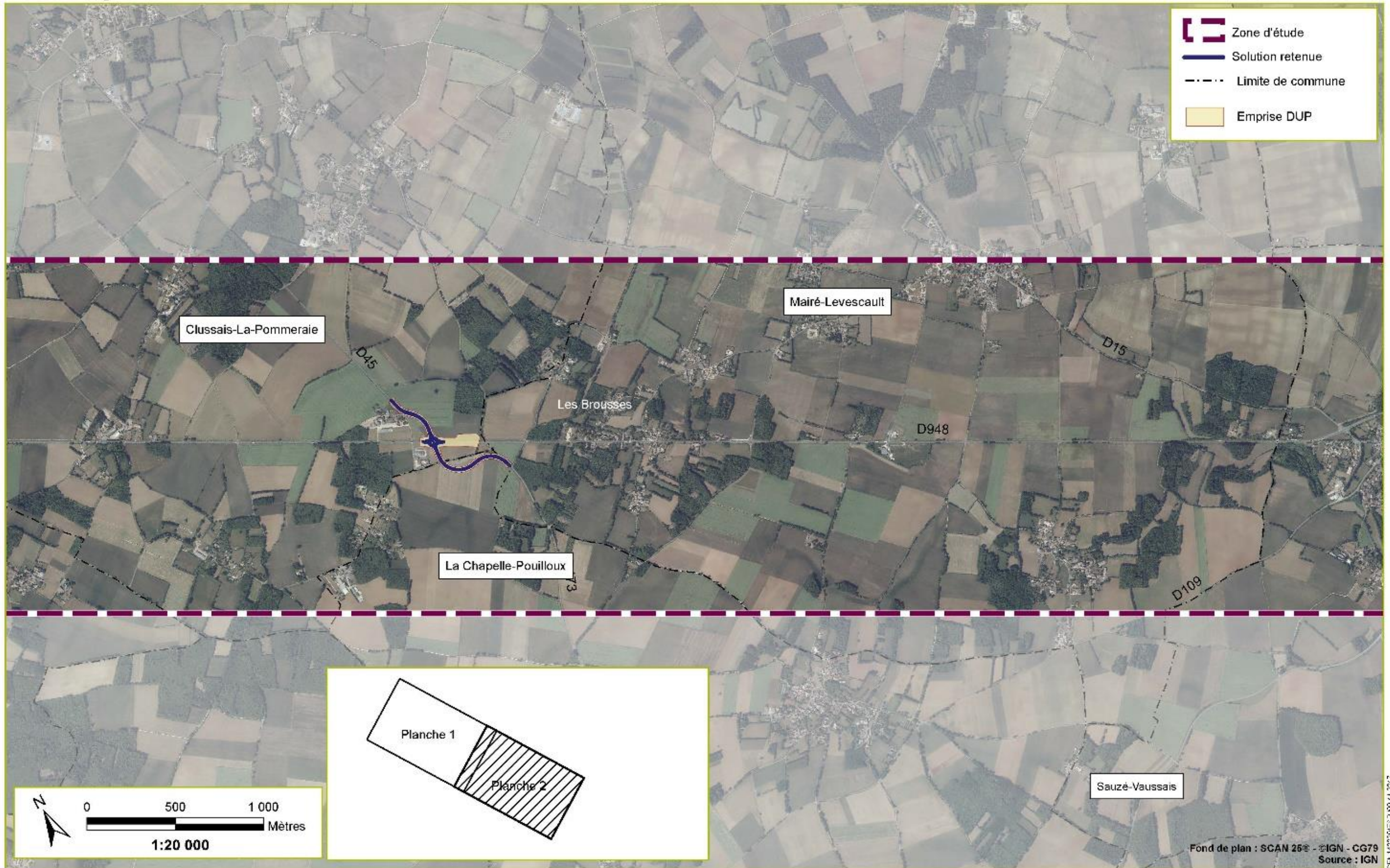
Le projet se situe en région Nouvelle Aquitaine, dans le département des Deux-Sèvres (79), au droit de la RD 948 existante.

Les communes concernées par le projet sont les suivantes : Maisonnay, Alloinay⁵, Clussais-la-Pommeraiie et La Chapelle Pouilloux.

⁵La commune d'Alloinay a été créée le 1er janvier 2017 par arrêté préfectoral du 8 avril 2016 et constituée du regroupement des communes de Gournay-Loizé et de Les Alleuds. Bien que des modifications aient été apportées

au document afin de tenir compte de cette nouvelle commune, certaines pièces peuvent encore faire mention des 2 communes précédentes.





V. Notice explicative de l'opération projetée

V.1. Politique d'aménagement routier du Département

Le Département des Deux-Sèvres mène une politique d'aménagement des axes structurants de son territoire.

La Route Départementale 948 reliant Niort aux Maisons Blanches est un axe majeur des Deux-Sèvres. Cet axe, classé « à grande circulation », a été reconnu comme un itinéraire départemental majeur avec plusieurs enjeux importants :

- Améliorer la sécurité des usagers de la route et des riverains ;
- Améliorer le niveau de service (dépassement des véhicules lourds, nombreux sur l'axe) ;
- Améliorer les conditions d'insertion environnementale dans des milieux sensibles.

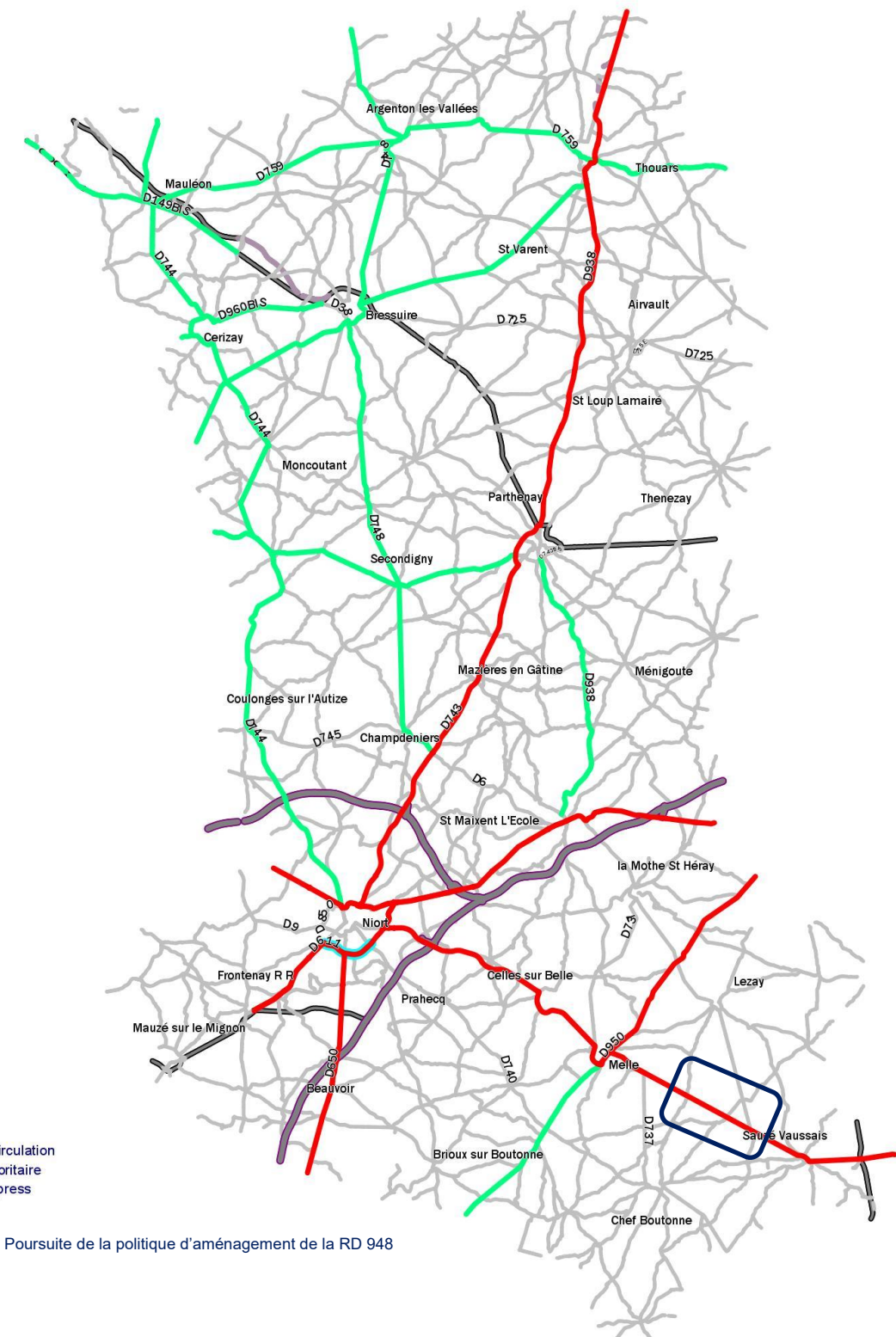
Cet itinéraire fait donc l'objet, depuis plusieurs années, d'opérations (études et travaux) permettant d'améliorer les conditions de circulation sur cet axe :

- mise à trois voies de la RD 948 de Niort à Melle :
 - déviation de Mougou (2007) ;
 - déviation de Vouillé – Gascougnolles (2004) ;
 - déviation de Melle – 1^{ère} tranche (section ouest, liaison de la RD948 ouest et de la RD 950 vers Brioux-sur-Boutonne 1996) ;
 - déviation de Celles-sur-Belle (1993).

Le présent projet, section comprise entre Maisonnay et la RD45, vient compléter, sur l'itinéraire reliant Niort aux Maisons Blanches, les actions en faveur de l'amélioration des conditions de circulation, financés par le Département depuis 1993.

L'aménagement de cette section participe au désenclavement de la Région Poitou-Charentes et s'inscrit dans le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR). Il est destiné à canaliser les grands flux économiques et le grand transit en complément direct du réseau national.

Statuts particuliers des routes départementales



Edité le 29/07/2013

1:500000

V.2. Contexte et objectifs de l'opération

V.2.1. Contexte

La RD 948 entre Maisonnay et Les Maisons Blanches est une route à 2 x 1 voies supportant un trafic important peu compatible avec sa configuration actuelle à 2 voies et en traversée de nombreux lieux dits et centre-bourgs.

Ces caractéristiques en font un itinéraire peu confortable, inapte à écouler des flux importants et surtout relativement dangereux. La cohabitation entre véhicules légers, engins agricoles, poids-lourds, deux-roues et parfois convois exceptionnels ne sont pas favorables à de bonnes conditions de sécurité.

Ainsi, le tracé actuel n'offre pas le niveau de service requis pour assurer l'écoulement de trafics correspondant à ceux d'une liaison d'intérêt départemental, voire régional.

V.2.2. Diagnostic routier

V.2.2.1. Le rôle de la RD948

La RD948 permet de relier plusieurs axes nationaux :

- L'A10 (Paris – Bordeaux) et l'A83 (Nantes – Niort) à l'ouest,
- L'A20 (Vierzon – Toulouse) et la RN10 (Paris – Bordeaux) à l'est.

Elle permet notamment, pour les usagers en transit, de relier l'A10 à la RN10 sur la commune de Limalonges ou l'A20 à proximité de Limoges.

Elle permet d'assurer la liaison transversale entre Niort au nord-ouest et Limoges (Haute-Vienne) au sud-est. Elle appartient au Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) du département des Deux-Sèvres et les convois exceptionnels peuvent donc l'emprunter fréquemment.

Elle relie directement le sud du département aux principaux pôles économiques de l'agglomération Niortaise.

Au niveau local, elle dessert les villes et bourgs situés à proximité. Elle les raccorde avec le réseau majeur constitué des liaisons structurantes départementales aux deux pôles socio-économiques de Niort et Limoges.

Le trafic poids-lourds empruntant cet itinéraire n'est pas négligeable et, compte tenu de sa fonctionnalité, n'est pas voué à diminuer.

V.2.2.2. Le réseau routier avoisinant

Sur l'aire d'étude, la RD948 est encadrée par :

- la RD950 (Poitiers – St Jean d'Angély) au Nord Ouest, liaison alternative à l'A10 entre Poitiers et Saintes, elle possède aussi un rôle de desserte locale des communes traversées,
- la RN10 (Paris – Bordeaux) au sud-est.

Le long de l'itinéraire, les routes départementales d'intérêt local suivantes convergent sur la RD948 :

- La RD737 (La Mothe St Héray – Chef-Boutonne) au Point Repère (PR) 26 possède une fonction de desserte locale en reliant Saint-Maixent-l'École au nord à Chef-Boutonne au sud-est,
- La RD45 (Lezay – La Chapelle Pouilloux) au PR 14.5.
- La RD1 (Chef-Boutonne – Sauzé-Vaussais) et la RD54 (Monjean – Sauzé-Vaussais) à Sauzé-Vaussais).

Elle est aussi interceptée par d'autres routes départementales de moindre importance telles que :

- Le RD105 (Chef Boutonne – Lezay) au PR 21.5,
- La RD110 (Chef Boutonne – Vanzay) au PR 17,
- La RD173 (Hanc – RD948) au PR14,
- La RD15 (Lezay – Mairé Levescault) au PR 9.5,
- La RD 112 (Chaunay (86) – Sauzé-Vaussais) au PR 9,
- La RD113 (Voulême (86) – RD948) au PR 7.5.

V.2.2.3. État actuel de l'infrastructure

La vitesse est limitée à 80 km/h sur la RD948.

La RD948 entre Maisonnay et la RN10 a fait l'objet de relevés de terrain qui ont permis d'établir un état des lieux de cette voie au regard de la géométrie et de la signalisation.

Cette analyse permet de relever les points suivants :

- Aux PR 19+300 et PR 21+900 des visibilité insuffisantes en profil en long
- Des conditions de visibilité limites aux carrefours, excepté ceux aménagés en Tourne-à-gauche

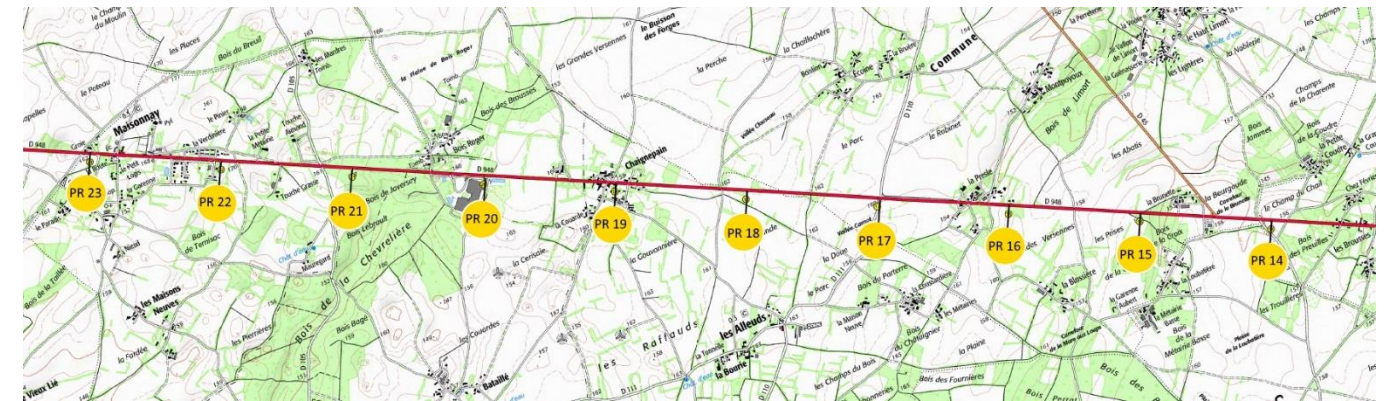


Figure 2 : Localisation des Points Repères (PR)

V.2.2.4. Les zones urbanisées à proximité

Le lieu-dit Bois Roger n'est pas directement en bordure de la RD948 mais il est caractérisé par la présence d'une base logistique.

Au PR 20+250, son accès se fait par l'intermédiaire d'un carrefour de type « tourne-à-gauche » matérialisé seulement par de la peinture sur la chaussée. En plus de la voie de stockage pour le

mouvement de tourne-à-gauche dans le sens « RN10 – base logistique », ce carrefour possède une voie de dégagement pour le mouvement de tourne-à-droite dans le sens « Melle – base logistique », et de voies d'insertion par la droite pour le mouvement « base logistique – RN10 » et par la gauche pour le mouvement « base logistique – Melle ».

V.2.3. État des lieux des flux routiers

V.2.3.1. Données exploitées

Les différentes données de trafic exploitées dans la suite de ce document sont principalement issues des **enquêtes de circulation réalisées dans le cadre de la mission** :

- Les résultats des **comptages automatiques** réalisés entre le mardi 9 et le mardi 16 décembre 2014,
- Les résultats de l'**enquête Origine/Destination par interview** réalisée le jeudi 11 décembre 2014 en période de pointe. Cette enquête s'est déroulée sur 2 postes situés sur la RD948 : un situé à l'Est de Melle et l'autre à l'Ouest de Sauzé-Vaussais.

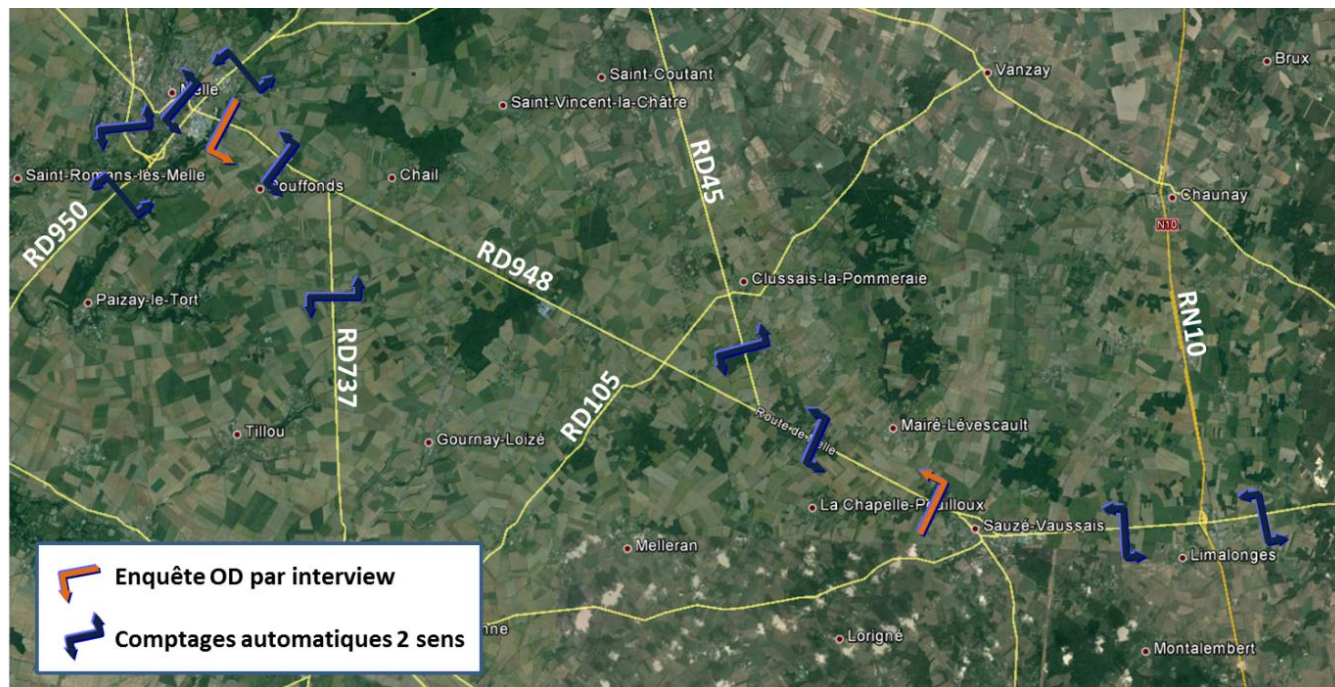


Figure 3 : Carte des postes d'enquête

V.2.3.2. Trafics en présence

V.2.3.2.1. Ventilation horaire des trafics

Les graphes ci-dessous précisent la ventilation horaire des trafics sur une journée type de semaine sur :

- La **RD 948 à l'Est de Melle**, à partir des comptages automatiques réalisés en semaine 50, en décembre 2014,

- La **RD 948 à l'Ouest de Sauzé-Vaussais**, à partir des comptages automatiques réalisés en semaine 50, en décembre 2014.

- A l'Est de Melle :

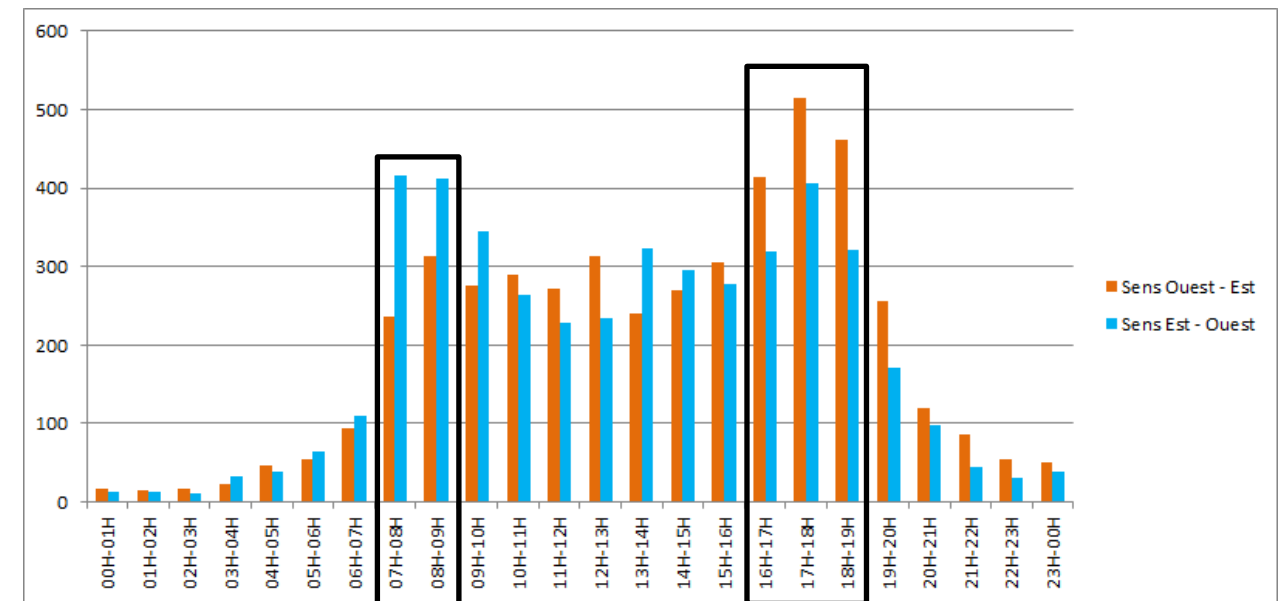


Figure 4 : Ventilation horaire des trafics sur la RD948 (source : comptages de décembre 2014)

- A l'Ouest de Sauzé-Vaussais :

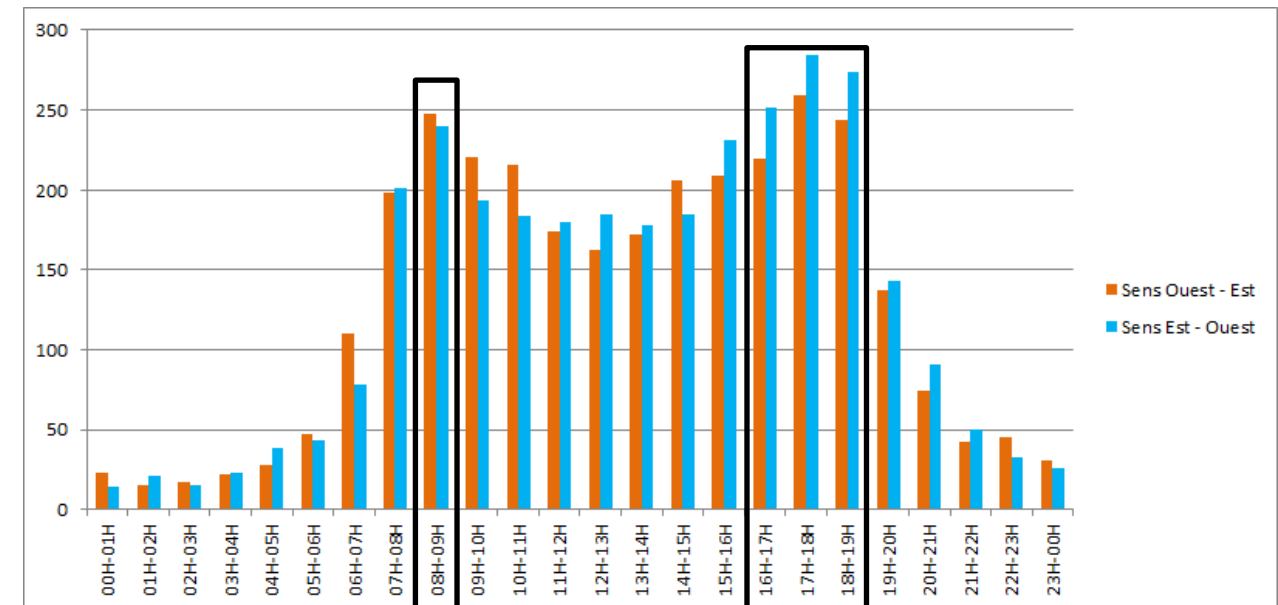


Figure 5 : Ventilation horaire des trafics sur la RD948 (source : comptages de décembre 2014)

Ces ventilations horaires montrent :

- Une période de pointe du matin s'étalant sur 2 heures de 07h00 à 09h00 avec une heure de pointe de 08h00 à 09h00,

- Une période de pointe du soir s'étalant sur 3 heures de 16h00 à 19h00 avec une heure de pointe située entre 17h00 et 18h00,
- La pointe du soir est plus forte que la pointe du matin.

On relèvera également une dissymétrie des trafics sur ces périodes de pointe expliquée par les flux pendulaires :

- Prédominance des flux entrants sur Melle et Sauzé-Vaussais le matin,
- Prédominance des flux sortants de Melle et Sauzé-Vaussais le soir,
- Cette prédominance étant clairement plus marquée pour Melle.

Le reste de la journée est marqué par des niveaux de trafic plus faibles et une relative symétrie des flux. On relèvera une contre-pointe en milieu de journée (12h00 – 14h00) à l'Est de Melle (pause déjeuner des migrants domicile-travail et des scolaires).

V.2.3.2.2. Trafics journaliers

La carte ci-après présente les trafics journaliers Tous Véhicules et Poids Lourds enregistrés le jeudi 11 décembre 2014.

Suivant la section considérée, **le trafic journalier sur la RD948 varie entre 6 000 et 9 000 véhicules par jour** (deux sens confondus) :

- Les trafics les plus importants sont relevés à proximité de Melle et de la RN10,
- La section centrale de l'axe présente les niveaux de trafic les plus faibles.

Le réseau secondaire est marqué par des trafics journaliers relativement faibles :

- De 500 à 1 500 véhicules journaliers en général,
- Environ 2 600 véhicules journaliers sur la RD737.

Les flux Poids Lourds sont principalement concentrés sur la RD948 avec des taux significatifs de l'ordre de 20% à 25%.

Les trafics PL restent relativement faibles sur le réseau secondaire, même s'ils peuvent parfois représenter une part importante du trafic total.

V.2.3.2.3. Trafics à l'heure de pointe du matin (8h-9h)

La carte ci-après présente les trafics en heure de pointe du matin TV et PL enregistrés le jeudi 11 décembre 2014.

Les trafics par sens sur la RD948 varient entre 250 et 400 véhicules par heure :

- On relèvera une prédominance des flux entrants sur Melle, témoignant ainsi de l'attractivité plus forte de l'agglomération de Melle (par rapport à Sauzé-Vaussais),

- Les trafics situés à l'est et à l'ouest de Sauzé-Vaussais sont équilibrés (autant d'entrants que de sortants)

Le réseau secondaire est marqué par des trafics horaires relativement faibles (moins de 150 véhicules par heure).

V.2.3.2.4. Trafics à l'heure de pointe du soir (17h-18h)

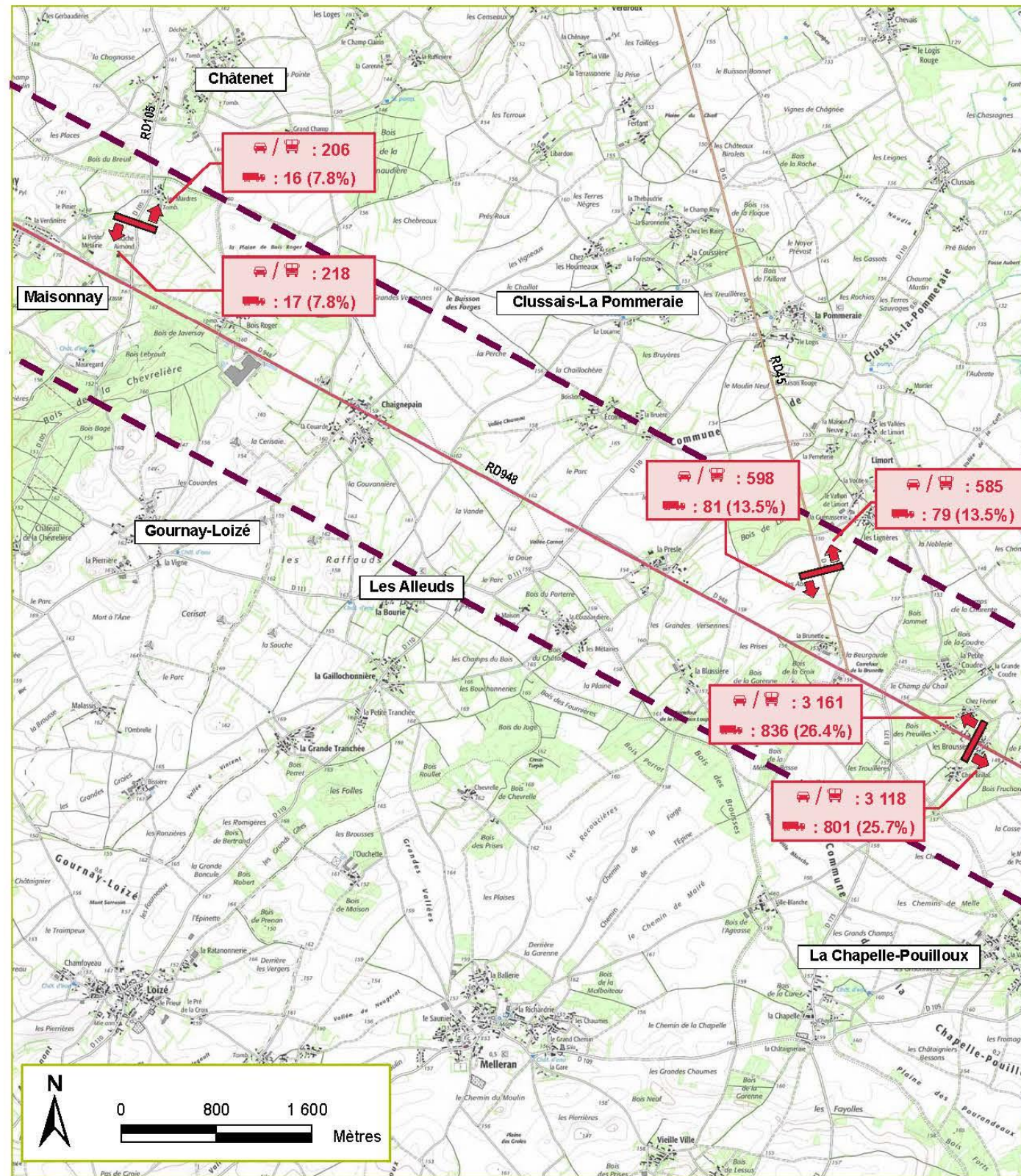
La carte ci-après présente les trafics en heure de pointe du soir TV et PL enregistrés le jeudi 11 décembre 2014.

Les trafics par sens sur la RD948 varient entre 250 et 500 véhicules par heure :

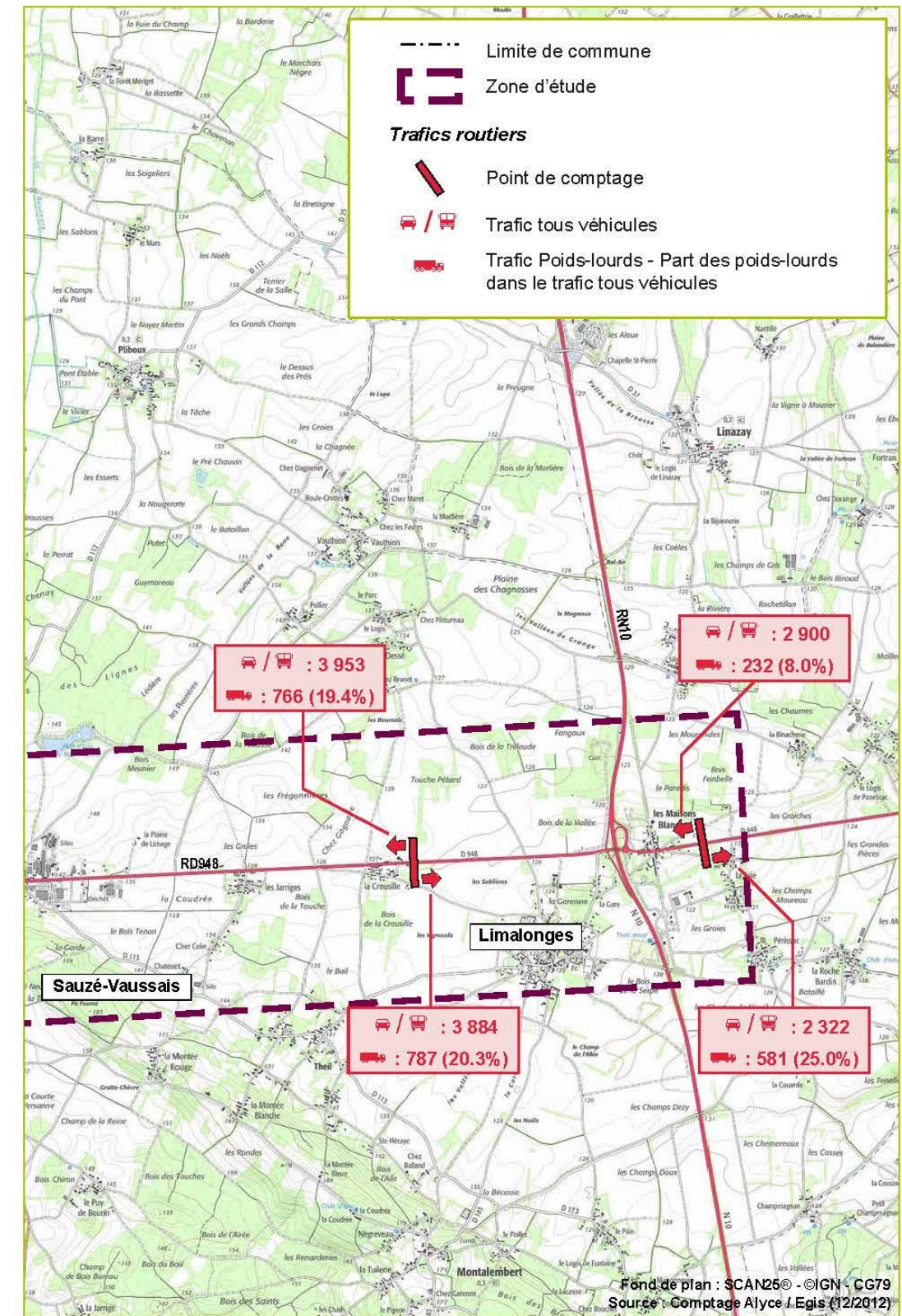
- A l'inverse de la pointe du matin, on observe une prédominance des flux sortants de Melle,
- Les trafics situés à l'Est et à l'Ouest de Sauzé-Vaussais sont équilibrés (autant d'entrants que de sortants)

Le réseau secondaire est marqué par des trafics horaires relativement faibles (moins de 150 véhicules par heure).

Trafics journaliers



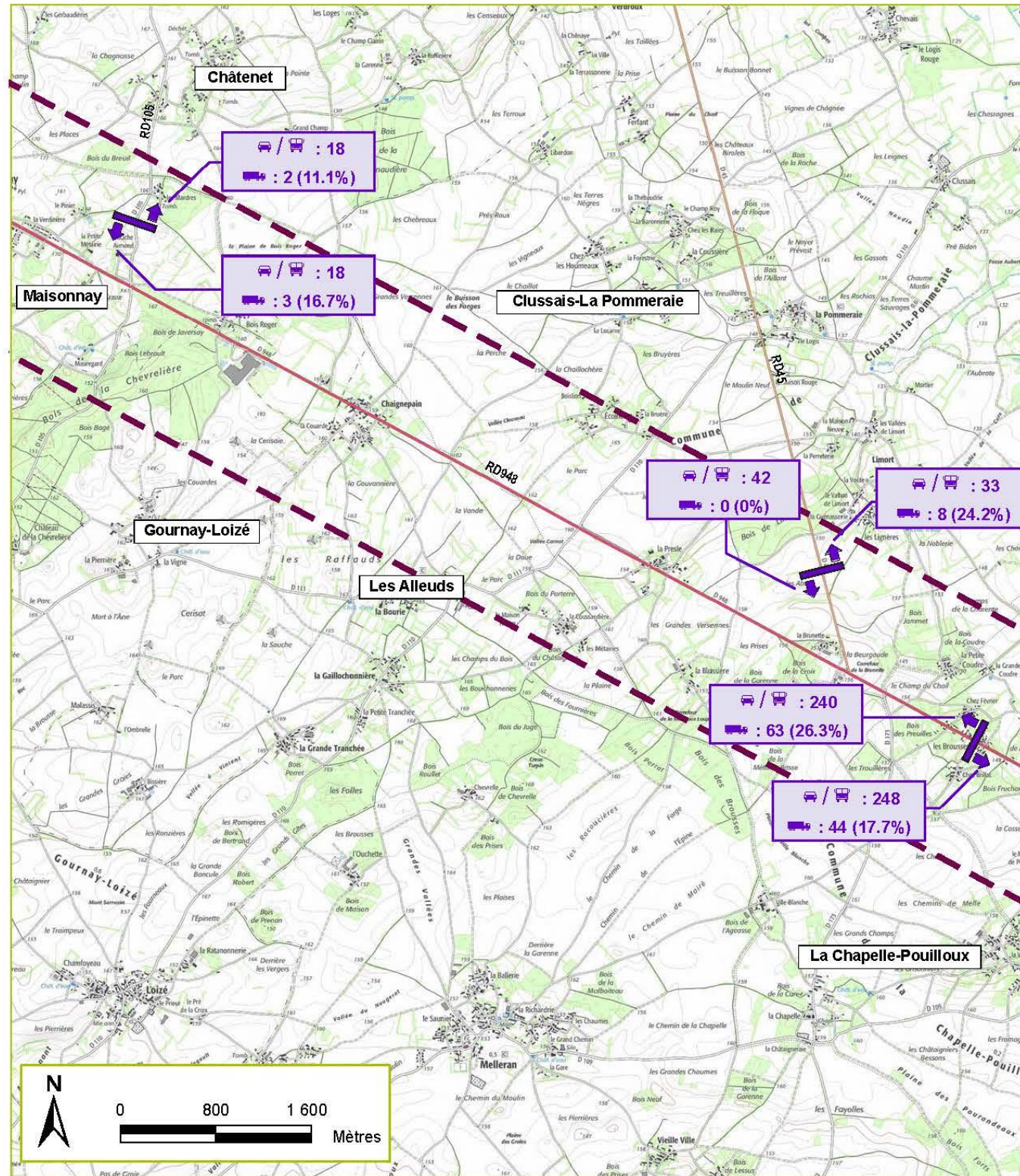
Modernisation de la RD948



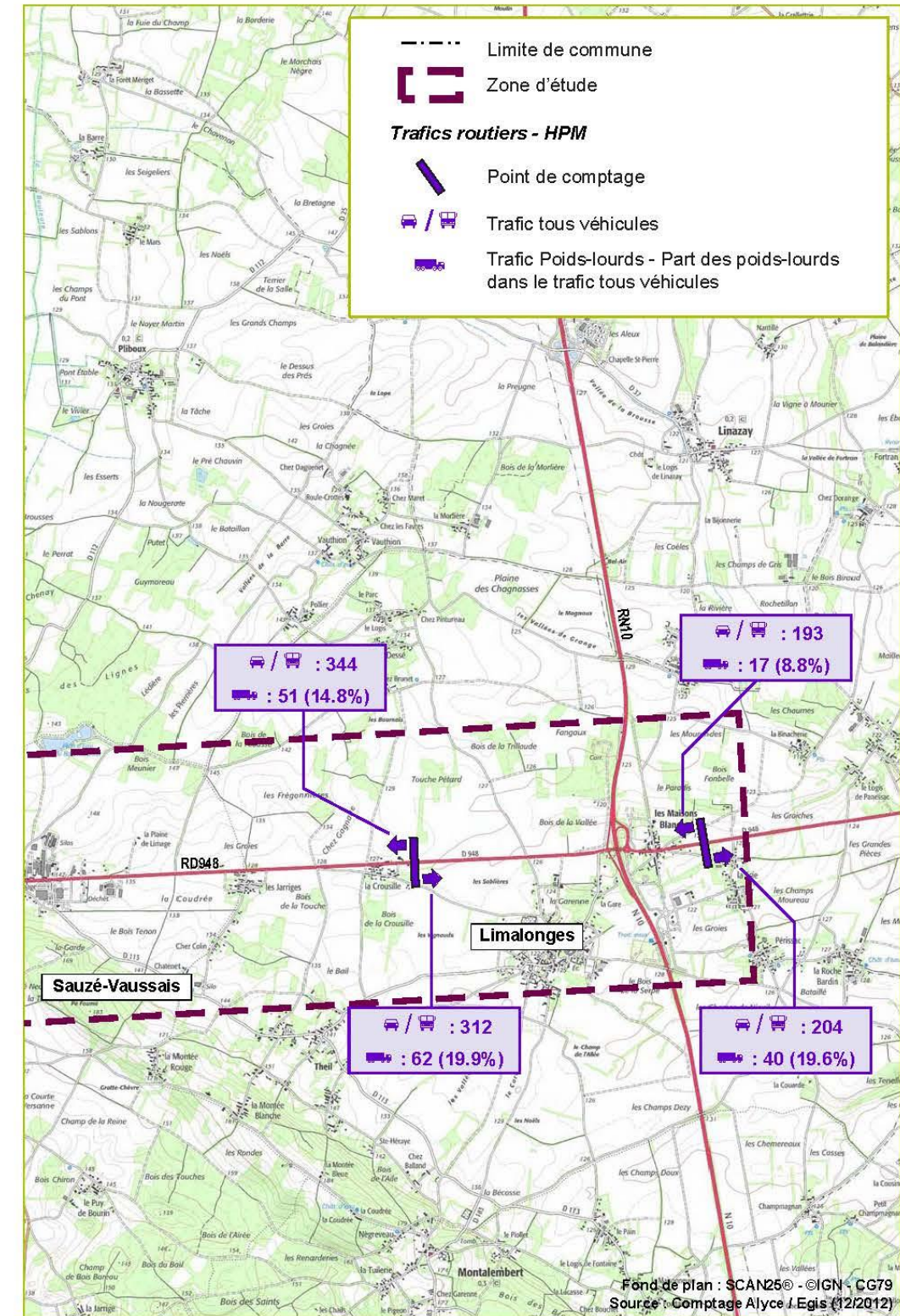
Fond de plan : SCAN25® - ©IGN - CG79
Source : Comptage Alyce J. Egis (12/2012)



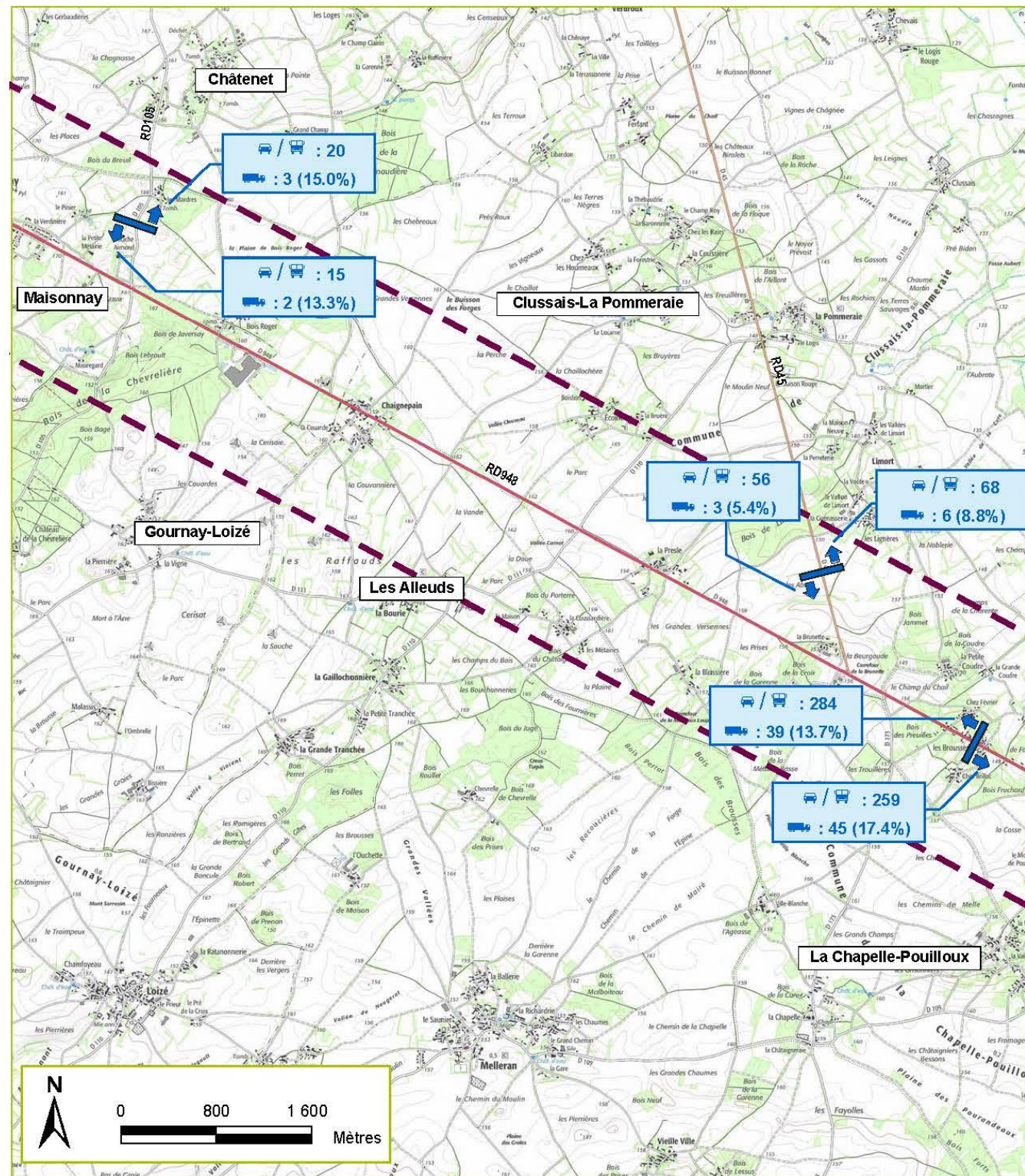
Trafics routiers : heure de pointe du matin



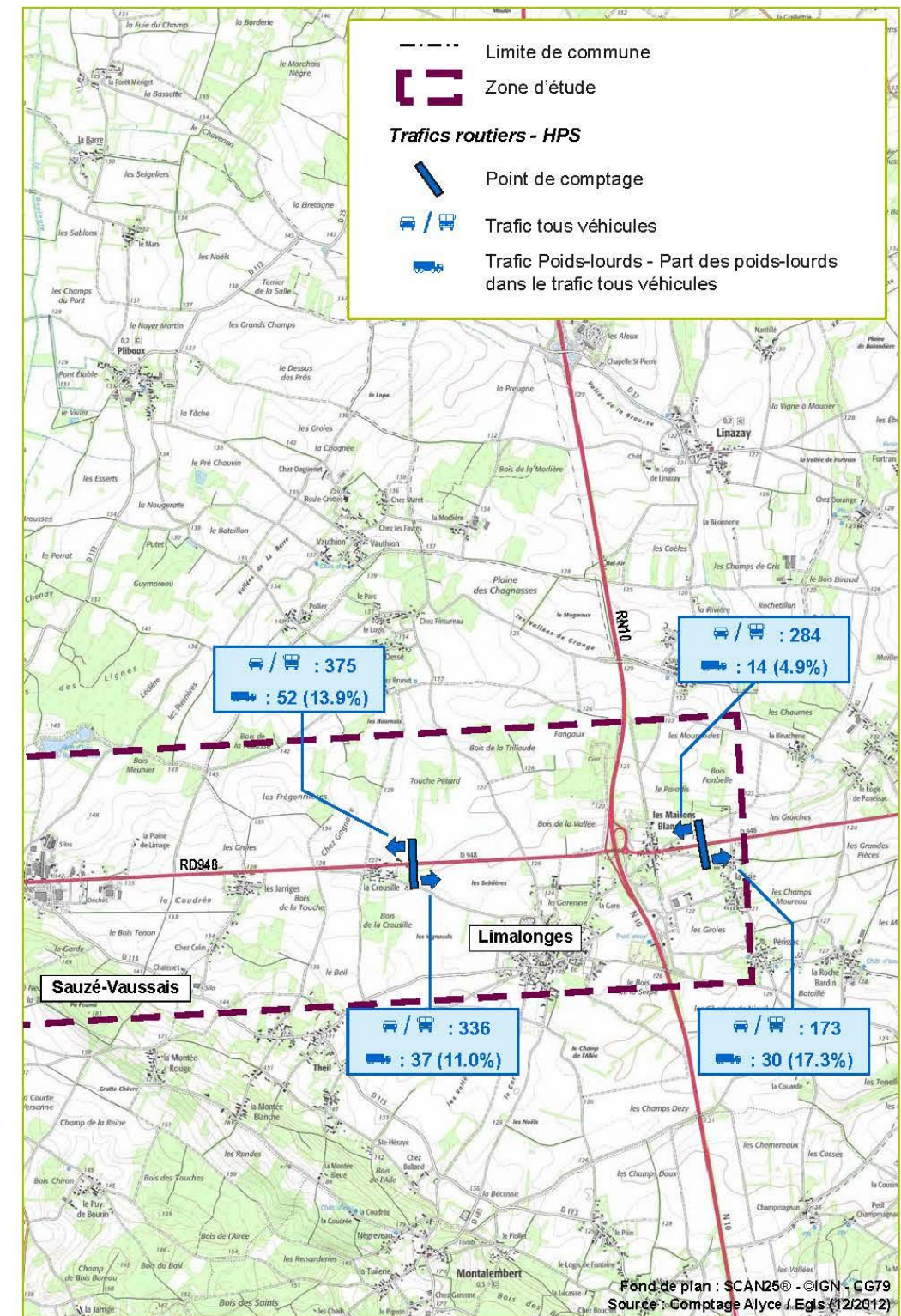
Modernisation de la RD948



Trafics routiers : heure de pointe du soir



Modernisation de la RD948



V.2.3.2.5. Principales origines-destinations sur le périmètre d'étude

L'analyse de l'enquête Origine/Destination fait émerger 5 agglomérations générant environ 60% des trafics :

- 1 Niort,
- 2 Melle,
- 3 Sauzé-Vaussais,
- 4 Angoulême,
- 5 Chef Boutonne.

Le tableau ci-après représente le poids de chaque commune en origine ou destination issu des enquêtes en cumulant pointe du matin et pointe du soir (les communes à moins de 1% ne sont pas intégrées) :

VILLE	Flux enquêtés matin et soir	Pourcentage	Pourcentage cumulé
NIORT	899	18,16%	18,16%
MELLE	701	14,15%	32,31%
SAUZE VAUSSAIS	640	12,92%	45,23%
ANGOULEME	478	9,65%	54,88%
CHEF BOUTONNE	249	5,02%	59,91%
LIMOGES	137	2,77%	62,68%
RUFFEC	136	2,75%	65,43%
CIVRAY	127	2,57%	68,01%
CHAIL	119	2,40%	70,40%
NANTES	111	2,24%	72,65%
LA ROCHELLE	108	2,18%	74,83%
ALLOINAY	82	1,65%	76,48%
CELLES SUR BELLE	78	1,58%	78,06%
MELLERAN	68	1,38%	79,44%

Ville Origine	Ville destination	Trafic enquêté matin et soir	Pourcentage
NIORT	SAUZE VAUSSAIS	138	5,56%
MELLE	SAUZE VAUSSAIS	119	4,81%
SAUZE VAUSSAIS	MELLE	116	4,70%
ANGOULEME	NIORT	109	4,43%
NIORT	ANGOULEME	100	4,05%
NIORT	CHEF BOUTONNE	99	4,01%
MELLE	CHEF BOUTONNE	85	3,46%

NIORT	CHAIL	46	1,86%
MELLE	CHAIL	43	1,73%
MELLE	ANGOULEME	37	1,50%
SAUZE VAUSSAIS	NIORT	34	1,39%
NANTES	ANGOULEME	32	1,30%
ANGOULEME	NANTES	32	1,29%
MELLE	MELLERAN	30	1,24%

Les enquêtes montrent que les liaisons principales sur l'axe relient les 5 agglomérations fortes citées en page précédente. Aucune origine-destination n'excède fortement les 5% du trafic, ce qui montre une diffusion importante du trafic.

En ce qui concerne les poids-lourds, 6 agglomérations représentent 50% des flux :

- 1 Niort,
- 2 Angoulême,
- 3 La Rochelle,
- 4 Limoges,
- 5 Ruffec,
- 6 Alloinay.

Le trafic PL lié au port de La Rochelle et son arrière port de Niort existe aujourd'hui et tendrait à se développer à l'avenir. On notera le trafic relativement faible généré par le centre logistique de Alloinay aux heures de pointe (< 5% du trafic PL enquêté).

VILLE	Flux PL enquêtés matin et soir	Pourcentage	Pourcentage cumulé
NIORT	156	17,87%	17,87%
ANGOULEME	111	12,67%	30,54%
LA ROCHELLE	55	6,33%	36,87%
LIMOGES	44	5,04%	41,91%
RUFFEC	41	4,68%	46,59%
ALLOINAY	40	4,63%	51,22%
SAUZE VAUSSAIS	34	3,89%	55,11%
NANTES	27	3,09%	58,20%
MELLE	25	2,85%	61,05%
CIVRAY	25	2,81%	63,86%
CHEF BOUTONNE	20	2,31%	66,17%
CELLES SUR BELLE	18	2,10%	68,27%

Les principales origines-destinations concernent les agglomérations niortaise, angoumoisine et rochelaise. Aucune origine-destination n'excède fortement les 5% du trafic, ce qui montre une diffusion importante du trafic PL. Cet axe remplit donc un rôle de collecteur à poids-lourds.

Ville Origine	Ville destination	Trafic PL enquêté matin et soir	Pourcentage
ANGOULEME	NIORT	24	5,38%
NIORT	SAUZE VAUSSAIS	17	3,81%
NIORT	ANGOULEME	16	3,68%
RUFFEC	NIORT	12	2,81%
ANGOULEME	GOURNAY LOIZE	10	2,34%
NIORT	CHEF BOUTONNE	10	2,24%
NIORT	ALLOINAY	9	2,10%
LIMOGES	NIORT	7	1,71%
LA ROCHELLE	LIMOGES	7	1,60%
LIMOGES	LA ROCHELLE	7	1,60%
NANTES	ANGOULEME	7	1,54%
LA ROCHELLE	RUFFEC	6	1,37%
RUFFEC	MELLE	6	1,33%
LA ROCHE SUR YON	CIVRAY	6	1,31%
NIORT	LIMALONGES	6	1,27%
PRAHECQ	ANGOULEME	5	1,24%
CELLES SUR BELLE	LYON	5	1,23%
MORTAGNE SUR SEVRE	TOULOUSE	5	1,23%

V.2.3.2.6. Principaux motifs de déplacements

Les principaux motifs de déplacement sont détaillés ci-dessous :

	MATIN		SOIR		TOTAL	
	Trafic	%	Trafic	%	Trafic	%
Domicile - travail	344	34,8%	512	34,1%	856	34,4%
Professionnel	264	26,7%	275	18,3%	539	21,6%
Loisirs, privé	121	12,3%	389	25,9%	510	20,5%
Courses, Achats	11	1,1%	83	5,5%	93	3,7%
Autres	7	0,7%	49	3,3%	55	2,2%
NSP	241	24,5%	196	13,0%	437	17,6%

Trois motifs sont prépondérants :

- Les déplacements **Domicile/Travail** (près de 35% des déplacements),
- Les déplacements **Privé/loisirs** (20% des déplacements),
- Les déplacements **Professionnels** (20% des déplacements).

En revanche, la répartition de ces motifs de déplacement durant la journée évolue, comme l'illustre le graphique ci-dessous :

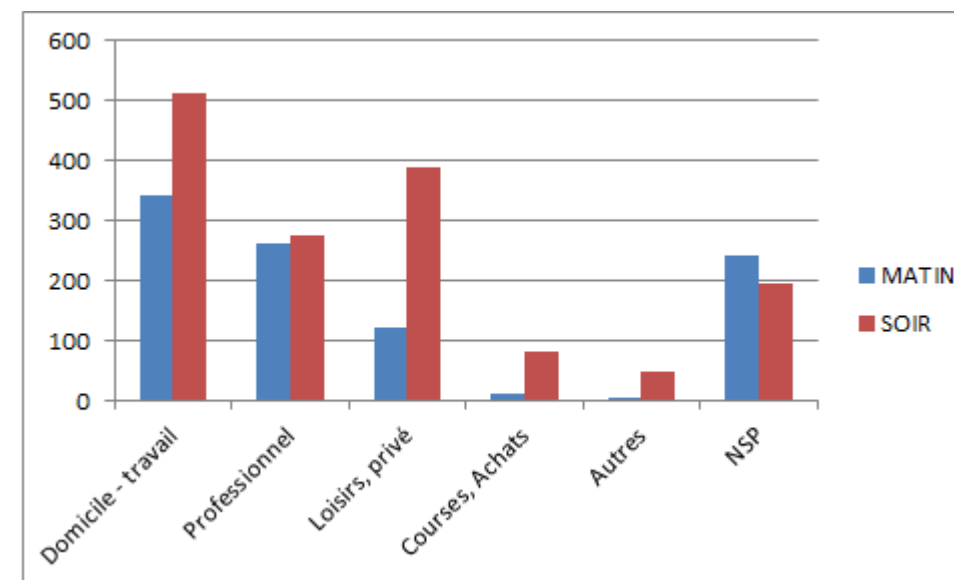


Figure 9 : Evolution des motifs de déplacement durant la journée (matin et soir)

- **Déplacements Domicile/Travail** : logiquement, ces déplacements sont les plus nombreux aux heures de pointe.
- **Déplacements pour les loisirs ou achats** : ces déplacements sont très nombreux à l'heure de pointe du soir (plus de 25% des flux).
- **Déplacements professionnels** : ils sont représentés de façon régulière aux deux heures de pointe.

La RD948 est un axe circulé par 9 000 véhicules par jour, avec un taux de poids-lourds important qui peut atteindre les 25%. La fréquentation tous véhicules de cet axe stagne depuis 2007. Le trafic de véhicules légers diminue tous les ans (-0,4% par an) alors que la fréquentation poids-lourds augmente toujours (+1,2% par an – comparable à l'hypothèse basse d'évolution du SETRA).

Les flux de transit représentent 60 à 70% des flux enquêtés aux heures de pointe du matin et du soir, notamment vers les agglomérations melloise, niortaise et angoumoisine. Cette part est de 80% environ pour les poids-lourds. Le reste des flux concerne les flux d'échanges, notamment avec les communes de Chef-Boutonne, Gournay Loizé, Lezay, etc.

La RD948 doit combiner des fonctions d'échanges pour les véhicules légers (enjeu sur les points d'échanges) et de transit pour les poids-lourds dont le trafic croît tous les ans (enjeu sur la section courante).

V.2.4. La sécurité routière

V.2.4.1. Données utilisées

Les analyses suivantes se sont basées sur :

- Les bilans annuels de la sécurité routière de 2012 et 2013 de l'observatoire national de la sécurité routière.
- Les données d'accidentologie sur la RD948 fournies par le CD79.

V.2.4.2. Données générales sur le département

Les données concernant l'accidentologie sur le département sont les suivantes (source : bilans annuels de la sécurité routière – 2012 et 2013) :

		Personnes tuées				En moyenne sur 2 ans part dans la mortalité des personnes tuées		
		TOTAL	Evolution sur 1 an	Taux moyen de personnes tuées sur 2 ans		En 2RM	Avec conducteur novice	Avec conducteur alcoolisé
				Tous âges pour 1 million habitants (pop. 2012)	Des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2012)			
2012	Deux-Sèvres	22	-41%	85	262	20%	26%	36%
2013	Deux-Sèvres	30	36%	79	183	21%	27%	39%
2012	Métropole	3653	-8%	61	148	24%	24%	31%
2013	Métropole	3268	-11%	57	136	24%	24%	30%

La proportion sur 2 ans consécutifs de personnes tuées diminue dans les Deux-Sèvres comme sur l'ensemble de la métropole. En revanche, les ratios sont plus élevés sur les Deux-Sèvres :

- 40% de plus qu'en métropole sur l'ensemble de la pyramide des âges en 2012 et 2013,
- Entre 35 et 75% de plus qu'en métropole sur les 18-24 ans. Les jeunes sont donc surreprésentés.

Les personnes tuées sont, dans les Deux-Sèvres, plus souvent avec conducteur alcoolisé ou conducteur novice qu'en France métropolitaine. Les deux-roues sont moins représentés qu'à l'échelle métropolitaine.

V.2.4.3. L'accidentologie sur la RD948 entre 2008 et 2014

Les analyses qui suivent portent sur la partie située entre Melle et Limalonges (33 km) sur le tronçon surligné ci-après :



Figure 10 : Linéaire d'analyse de l'insécurité routière entre 2008 et 2014

Les analyses ci-dessous sont extraites de la base de données fournie par le CD79 pour la période 2008 à 2014.

La densité d'accidents est de 0,5 accident par km et par an, alors qu'il est d'environ 0,2 accident par km et par an sur le réseau routier de type 2x1 voie en rase campagne (source : CETE Nord Picardie – 2013).

Voici la répartition des victimes des accidents sur la RD948 :

Accidents	Tués	Blessés	TOTAL victimes	Indice Gravité
	95	10	100	11%

L'indice de gravité sur la RD948, représentant le nombre de tués sur le nombre de sinistres est de 11%, il est :

- Supérieur à la moyenne nationale 2013 (5,8%),
- Comparable à la moyenne régionale 2010 (10,68%),
- Comparable à la moyenne départementale 2012 (11%).

En ce qui concerne la répartition spatiale des accidents, les cartes pages suivantes recensent l'ensemble des accidents répertoriés.

Le tableau suivant donne la densité d'accidents par km et par an observée entre 2008 et 2014. Ce tableau confirme ce que montre la carte page suivante, c'est-à-dire :

- Au moins 1 accident se produit tous les ans aux PR 29 et PR 21,
- Au moins 1 accident se produit 2 années sur 3 aux PR 3, 4, 17, 26, 28 et 31,
- Les accidents sont rares (1 tous les 6 ans au plus) aux PR1, 7, 15, 18 et 25.

Point Repère (PR)	Densité d'accidents (accidents / km / an)
0	0,5
1	0,16666667
2	0,5
3	0,83333333
4	0,66666667
5	0,33333333
6	0,5
7	0,16666667
8	0,33333333
9	0,33333333
10	0,5
11	0,5
12	0,33333333
13	0,33333333
14	0,5
15	0
16	0,5
17	0,66666667
18	0,16666667
19	0,5
20	0,33333333
21	1
22	0,5
23	0,5
24	0,33333333
25	0,16666667
26	0,66666667
27	0,33333333
28	0,66666667
29	1,66666667
30	0,33333333
31	0,66666667
32	0,33333333

La RD948 possède une densité d'accidents deux à trois fois supérieure à la moyenne nationale, certains secteurs étant très accidentogènes. On remarque également que des accidents se produisent tout au long de l'itinéraire. **L'enjeu de sécurité est donc fort en section courante et aux points d'échanges.**

La gravité des accidents y est comparable aux moyennes départementale et régionale (11%) mais deux fois supérieure à la moyenne nationale.

Le projet routier présenté dans le dossier participera à améliorer la sécurité routière entre les points repères (PR19 à 22 et 14 à 15).

V.2.5. Objectifs de l'opération

La réalisation d'un aménagement à trois voies sur cet itinéraire a donc pour objectif à terme, d'améliorer les conditions d'écoulement du trafic.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- L'amélioration des conditions de sécurité des usagers et des riverains de la RD 948 entre Maisonnay et les Maisons Blanches,
- Offrir au trafic de transit une infrastructure capable d'améliorer les conditions de sécurité et les temps de parcours,
- La cohérence avec le statut de route d'intérêt départemental et régional de la RD 948 entre Maisonnay et les Maisons Blanches,
- L'amélioration des conditions de desserte locale et notamment des trajets pendulaires vers l'agglomération niortaise,
- La sécurisation des déplacements périurbains,
- L'amélioration de la desserte poids-lourds des zones d'activités situées le long de la RD 948, qui est à l'origine localement d'un trafic poids lourds important,
- La cohérence avec les aménagements réalisés sur la section amont entre Niort et Melle.

VI. Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement

Le Département des Deux-Sèvres a choisi de scinder dans un premier temps une aire d'étude de grande taille en 4 secteurs afin de privilégier une comparaison sur chacun des secteurs dans un premier temps plutôt que sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les 4 secteurs sont les suivants :

- Secteur 1 : Maisonnay / RD 45,
- Secteur 2 : RD 45 / Sauzé-Vaussais,
- Secteur 3 : Sauzé-Vaussais / LGV,
- Secteur 4 : LGV / RN 10.

Pour chacun des 4 secteurs, il a été choisi d'étudier trois variantes d'aménagement :

- Une variante 0 : sans aménagement ;
- Une variante 1 en aménagement sur place ;
- Une variante 2 en déviation.

La variante 0 caractérisée par une absence d'aménagement, constituera une variante de référence pour évaluer et comparer les autres variantes vis-à-vis d'une évolution au fil de l'eau. L'analyse de cette variante permettra également de justifier la réalisation du projet d'aménagement.

VI.1. Présentation des variantes

VI.1.1. Secteur 1 : Maisonnay / RD45

- *Variante 1 : aménagement sur place*

Cette variante emprunte le tracé actuel de la RD948 depuis Maisonnay. D'ouest en est, elle traverse l'agglomération de Maisonnay, les zones urbanisées de Chaignepain et de La Presle. Ces zones seront réaménagées et sécurisées en adéquation avec une vitesse pratiquée qui sera limitée à 50 km/h.

Le linéaire total de cette variante est de 9 000 mètres.

- *Variante 2 : Déviation*

Cette variante est en tracé neuf au nord de la RD948 actuelle permettant d'éviter les zones urbanisées.

Le tracé se raccorde à l'ouest sur la déviation de Melle, passe au nord l'antenne TDF de Maisonnay. Il contourne les bois du Breuil et des Mardres par le sud et le bois des Brousses par le nord. Il rejoint la RD45 dans un tracé plutôt rectiligne en évitant le bois de Limort. Il se raccorde sur la RD 948 à l'est par l'intermédiaire d'un point d'échange avec les RD45 et RD173.

Le linéaire total de cette variante est de 10 500 mètres.

VI.1.2. Secteur 2 : RD45 / Sauzé-Vaussais

- *Variante 1 : aménagement sur place*

Cette variante emprunte le tracé actuel de la RD948 depuis la RD45 et jusqu'à la déviation existante de Sauzé-Vaussais. D'ouest en est, elle traverse les zones urbanisées des Brousses et du Four à Chaux. Ces zones seront réaménagées et sécurisées en adéquation avec une vitesse pratiquée qui sera limitée à 50 km/h pour les Brousses.

Entre ces secteurs, un aménagement sur place à 2 voies est prévu avec des reprises éventuelles du profil en long pour le confort des usagers. Un dispositif d'assainissement permettant de traiter les eaux de plateforme de RD948 complétera l'aménagement de l'existant.

Au-delà du Four à chaux et jusqu'à la déviation de Sauzé-Vaussais, un créneau à 3 voies permettant alternativement le dépassement dans chaque sens de circulation d'environ 800 mètres effectif chacun sera mis en place, l'intersection avec la RD15 marquera l'extrémité est de l'aménagement, à l'ouest elle sera marquée par le Four à Chaux.

Le linéaire total de cette variante est de 5 200 mètres.

- *Variante 2 : Déviation*

Cette variante est en tracé neuf au sud de la RD 948 de la RD 45 jusqu'au Four à Chaux. Au-delà du Four à chaux et jusqu'à la déviation de Sauzé-Vaussais, le tracé emprunte la RD 948 actuelle en aménagement sur place.

Le tracé se raccorde à l'ouest sur le point d'échange avec la RD 45, passe entre les bois des Trouillères et des Preuilles au sud-ouest des Brousses. Il rejoint la RD 948 au sud du Four à Chaux.

Le linéaire total de cette variante est de 5 600 mètres.

VI.1.3. Secteur 3 : Sauzé-Vaussais / LGV

- *Variante 1 : aménagement sur place*

Cette variante emprunte le tracé actuel de la déviation existante de Sauzé-Vaussais et traverse l'extension à l'est de l'agglomération de Sauzé-Vaussais. Aucune modification n'est apportée quant aux possibilités de dépassement.

Les aménagements proposés sont qualitatifs et permettent une meilleure lisibilité du parcours.

Le linéaire total de cette variante est de 2 400 mètres.

- *Variante 2 : Déviation*

Cette variante est en tracé neuf de la RD 15 jusqu'à la jonction avec la RD 948 à l'ouest du tracé de la LGV. Elle contourne par le nord toute l'agglomération de Sauzé-Vaussais.

Le linéaire total de cette variante est de 2 500 mètres.

VI.1.4. Secteur 4 : LGV / RN 10

- *Variante 1 : aménagement sur place*

Cette variante emprunte le tracé actuel de la RD948 depuis la LGV et jusqu'à l'échangeur de la RN10. Elle traverse les zones urbanisées des Jarriges et de la Crouzille. Les Jarriges seront désenclavées pour permettre la création d'un créneau de dépassement à 3 voies entre la LGV et La Crouzille d'une longueur effective d'environ 1 000 mètres. Le tracé de la 3 voies sera légèrement décalé vers le nord pour permettre l'utilisation d'une partie de la RD 948 actuelle en voie de desserte.

La Crouzille sera réaménagée et sécurisée en adéquation avec une vitesse pratiquée qui sera limitée à 50 km/h.

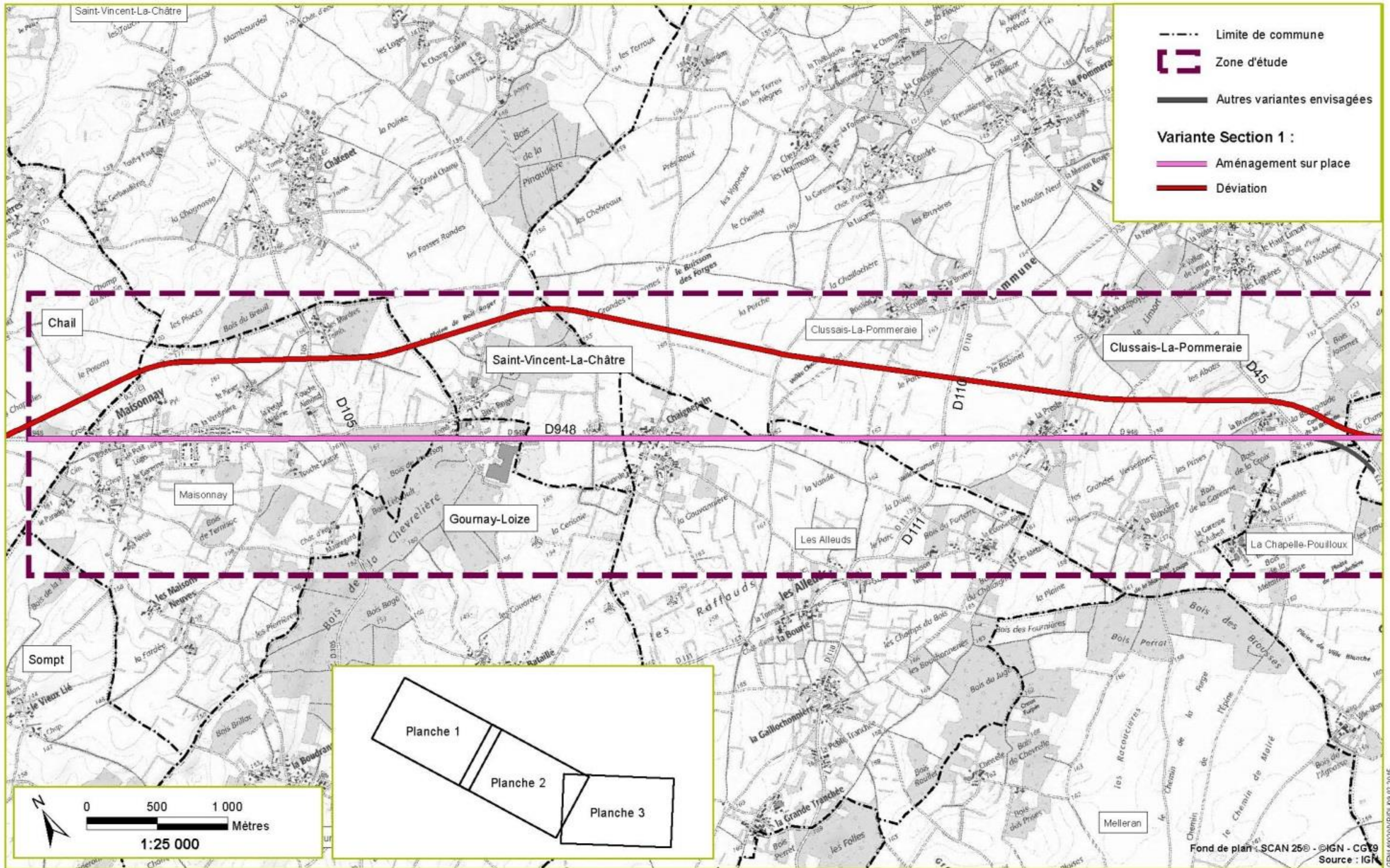
Le linéaire total de cette variante est de 3 450 mètres.

- *Variante 2 : Déviation*

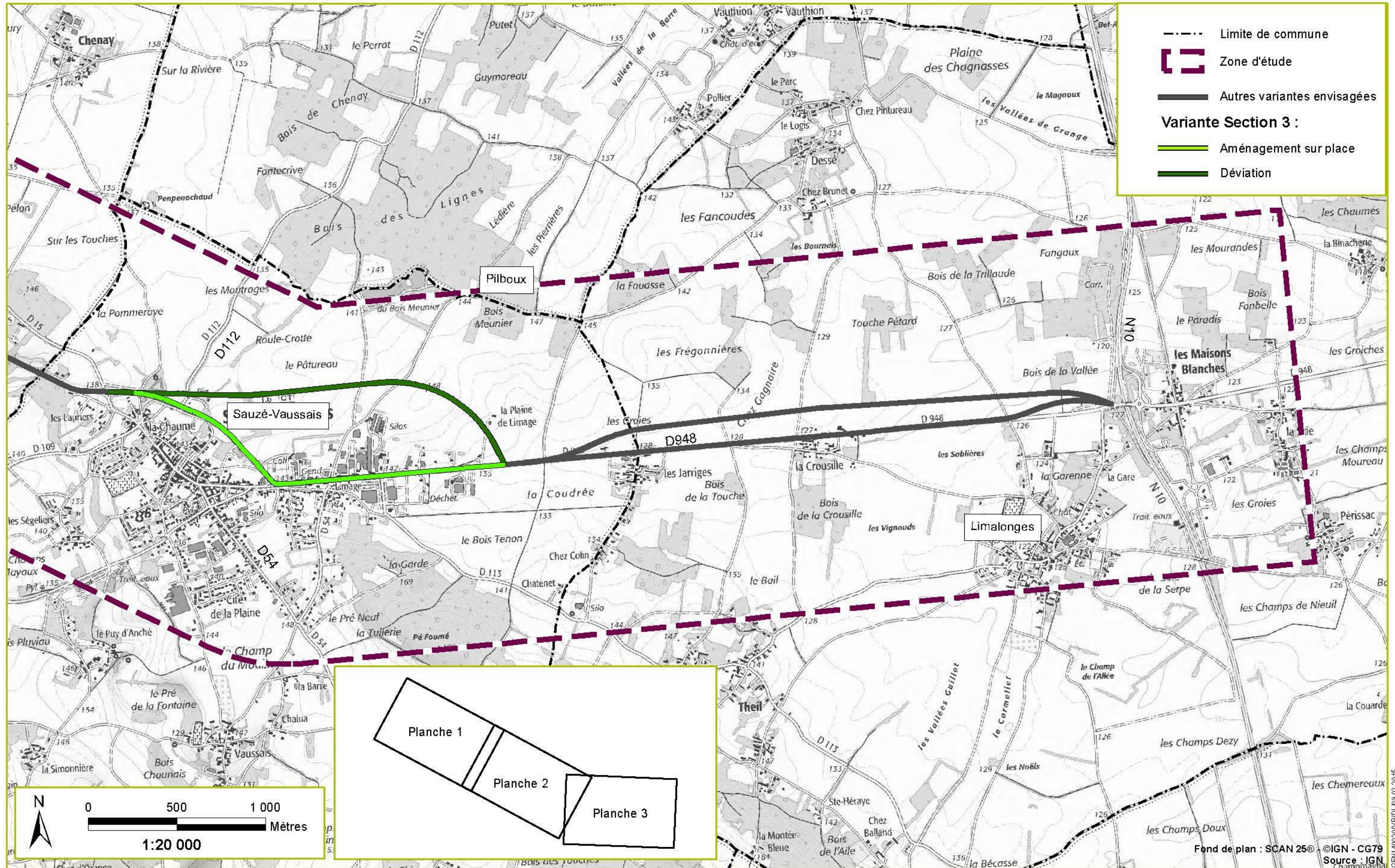
Cette variante est en tracé neuf, de la LGV jusqu'au point d'échange en amont de la RN 10.

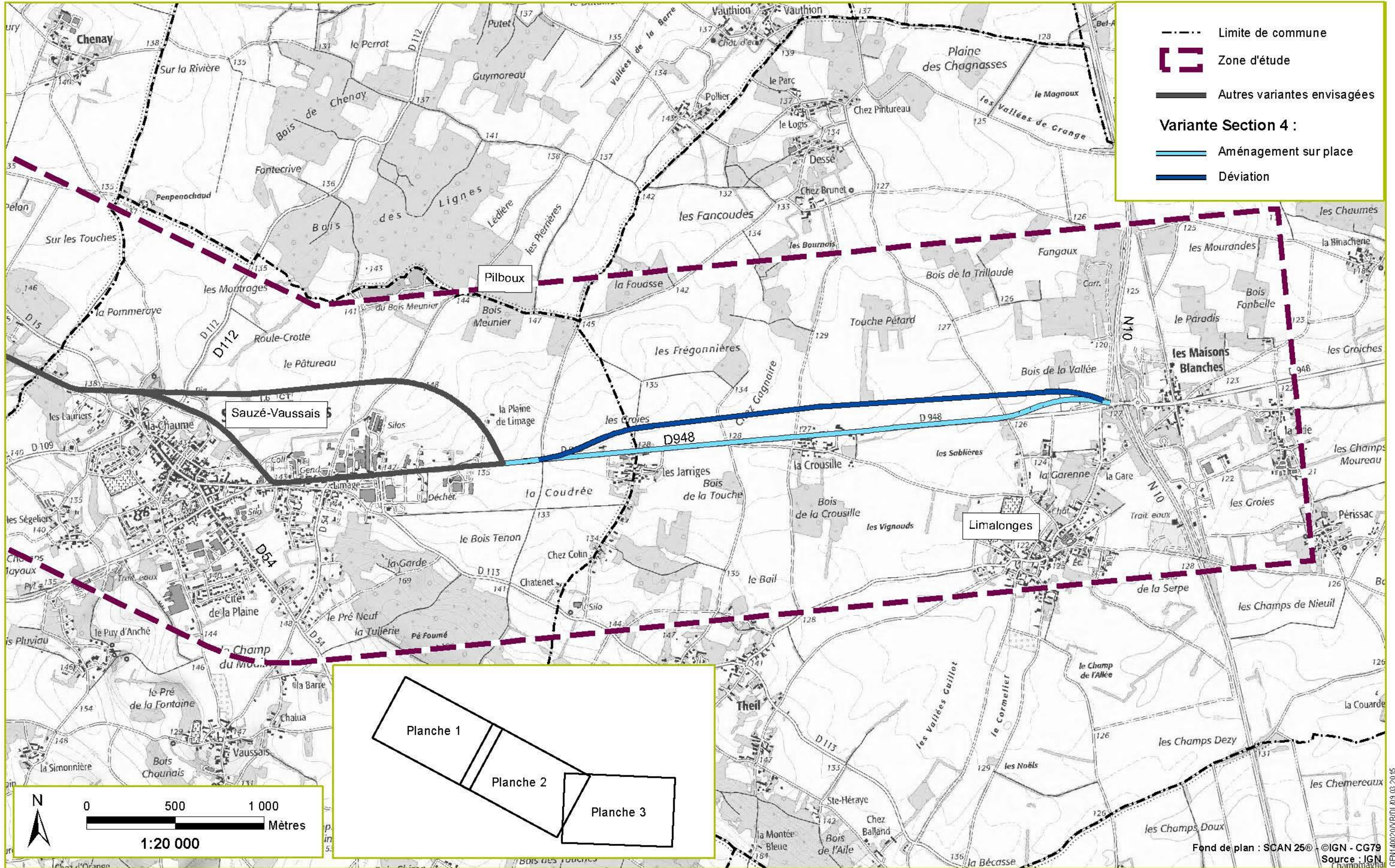
Elle contourne par le nord les zones urbanisées.

Le linéaire total de cette variante est de 3 500 mètres.









VI.2. Comparaison des variantes

VI.2.1. Secteur 1 : Maisonnay / RD45

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille d'analyse multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible. Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur verte, jaune, orange et rouge, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Interception de 3 vallons.	Interception de 3 vallons. Mouvements de terre plus importants que pour l'aménagement sur place.
Eaux superficielles et souterraines	Forte sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé. Interception de 4 périmètres de protection éloignés de captages AEP sur la totalité du linéaire.	Aucun cours d'eau traversé. Interception de 5 périmètres de protection éloignés de captages AEP sur la totalité du linéaire.
Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 4 habitats naturels d'intérêt Maintien de la fragmentation des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 9 habitats dont 3 d'intérêt 2.5 ha de boisements impactés 0.12 ha de végétation de transition impactée (friche, prairie abandonnée) Fragmentation de 3 corridors écologiques Fragmentation des haies sur 1 137 m	Perte surfacique pour 7 habitats dont 2 d'intérêt 0.19 ha de boisements impactés Fragmentation de 5 corridors écologiques (entre les boisements) Fragmentation des haies sur 812 m
Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces Risque de dégradation des habitats (pollution) Risque de collision avec le trafic	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.4 ha à 1.2 ha chiroptères : de 0.4 ha à 1.4 ha, 1 137 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 0.4 ha reptiles : 3.6 ha oiseaux : de 1 ha à 6.4 ha invertébrés : de 0.04 ha à 0.4 ha Fragmentation et risque de collision accru au sein de 3 corridors de déplacement et dans les traversées de haies	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : 0.02 ha chiroptères : de 0.02 ha à 0.04 ha, 812 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 1.5 ha reptiles : 0.2ha oiseaux : de 0.01 ha à 34.8 ha invertébrés : 0.02 ha Fragmentation et risque de collision accru dans 5 corridors écologiques et dans les traversées de haies Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Pas de coupure ni difficultés d'accès aux commerces et activités économiques du secteur.	Desserte des activités par l'échangeur. Tracé plus éloigné de la RD 948 limitant l'effet « vitrine » des activités présentes actuellement près de la RD 948.
Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	16 exploitations agricoles touchées par effet d'emprise en bordures de parcelles (3.37 ha)	25 exploitations agricoles touchées (26.74 ha).
Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme. Impact défavorable pour la protection de captages d'alimentation en eau potable	Tracé majoritairement en zone N, et U au niveau des hameaux. Aucun EBC ni emplacement réservé impacté. Interception du périmètre de protection de l'église de Maisonnay et de 4 périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé en zone N et A. Aucun EBC ni emplacement réservé impacté. Interception de 5 périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.
Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Absence de sécurisation des traversées piétonnes au niveau des sentiers de randonnée.	Un périmètre de protection de monument historique intercepté (variante sans covisibilité avec le monument). Un site archéologique intercepté. 3 sentiers pédestres coupés.	Aucun périmètre de protection de monument historique intercepté. Un site archéologique intercepté. 5 sentiers pédestres et un itinéraire de randonnée coupés.

Secteur 1	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Déplacements	Conservation des trafics en traversée de bourg et des zones accidentogènes	Traitement des secteurs accidentogènes mais conservation du trafic en traversée de bourg Dépassements possibles Contraintes sur les échanges avec les voiries locales	Apaisement de la circulation dans le bourg au profit des modes doux Traitement des zones accidentogènes Dépassements possibles sur l'ensemble de la déviation Maintien du temps de parcours actuel
	Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
	Paysage	Évitement des abords boisés et bocagers. Absence d'aménagements susceptible de participer à la valorisation paysagère de l'existant.	Évitement des abords boisés et bocagers. Opportunité de valorisation paysagère de l'itinéraire existant.	Covisibilités lointaines avec les riverains à pondérer avec une facilité d'insertion paysagère. Altération des abords bocagers à pondérer avec une insertion paysagère aisée.
	Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Aucune zone de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée des hameaux réduit le risque. Présence d'un site potentiellement pollué près de la RD 948.	Interception de 2 zones de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné des habitations.
	Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 1 234 km ² <55 dB(A) de nuit : 944 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 1 107 km ² <55 dB(A) de nuit : 904 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 1 Coût des protections acoustiques : 10 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 1 553 km ² <55 dB(A) de nuit : 1 222 km ²
	Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : sans objet - 1 grand tracé rectiligne (9 000 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 3.40 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m	Tracé en plan : - R mini : 900 m - 4 grands alignements droits Profil en long : - Déclivité maxi : 3.00 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m
	Visibilité et sécurité	Traversée de 3 zones d'habitats Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée de 3 zones d'habitats Une géométrie confortable	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
	Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Trois points d'échange (dépôt, RD 110 et RD 45 / RD 173) Aucun rétablissement dénivelé Aucun accès direct en aménagement à 3 voies.	2 PS / 0 PI Deux points d'échange (RD 105 et RD 45 / RD 173) Deux simples rétablissements (VC du buisson des Forges, et RD 110). Aucun accès direct.
Coûts	Aucune dépense envisagée.	27.3 M€	45.2 M€	

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

VI.2.2. Secteur 2 : RD45 / Sauzé-Vaussais

	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Secteur 2	Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Relief plat, 3 failles géologiques interceptées, 2 vallons interceptés.	Relief plat, 3 failles géologiques interceptées, 2 vallons interceptés. Mouvements de terre légèrement plus importants qu'en aménagement sur place.
	Eaux superficielles et souterraines	Fortes sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé. Interception d'un périmètre de protection éloigné de captage AEP sur la totalité du linéaire.	Aucun cours d'eau traversé. Interception de 2 périmètres de protection éloignés de captages AEP sur la totalité du linéaire. Imperméabilisation des sols supplémentaire.
	Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 5 habitats naturels d'intérêt dont 1 d'intérêt communautaire. Maintien de la fragmentation des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 11 habitats dont 3 d'intérêt (dont 1 d'intérêt communautaire) 0.31 ha de zones humides impactés 0.76 ha de boisements impactés 0.74 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée...) Fragmentation des corridors écologiques du secteur des « Brousses » et du « Bois des Touches » Fragmentation des haies sur 822 ml	Perte surfacique pour 11 habitats dont 3 d'intérêt (dont 1 d'intérêt communautaire) 0.31 ha de zones humides impactés 1.83 ha de boisements impactés 0.74 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée...) Fragmentation du corridor « Bois des Preuilles » - « Trouillères » Fragmentation des haies sur 1 310 ml
	Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces. Risque de dégradation des habitats (pollution). Risque de collision avec le trafic	Destruction de stations de 2 espèces végétales déterminantes de ZNIEFF Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.7 ha à 1.5 ha chiroptères : de 0.5 ha à 1.4 ha, 822 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 0.72 ha reptiles : 1.9 ha oiseaux : de 0.7 ha à 4.2 ha invertébrés : de 0.24 ha à 0.7 ha Fragmentation des corridors écologiques du secteur des « Brousses » et du « Bois des Touches »	Destruction de stations de 2 espèces végétales déterminantes de ZNIEFF Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifère : de 0.7 ha à 1.7 ha chiroptères : de 0.7 ha à 1.24 ha, 1 310 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 1 ha reptiles : 2.2 ha oiseaux : de 0.7 ha à 13.1 ha invertébrés : de 0.24 ha à 0.7 ha Fragmentation et risque nouveau de collision dans le complexe boisé « Bois de Preuilles » - « Trouillères » et dans les traversées de haies Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
	Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
	Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Desserte inchangée des activités en bordure de la RD 948.	Desserte des activités par les points d'échange. Tracé plus éloigné de la RD 948 limitant l'effet « vitrine » des activités présentes actuellement près de la RD 948.
	Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	8 exploitations agricoles touchées par effet d'emprise en bordures de parcelles.	9 exploitations agricoles touchées.
	Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme. Impact défavorable pour la servitude de protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé majoritairement en zone A, N, et U au niveau du hameau (interception d'une zone destinée aux activités économiques : Le Four à Chaux). Interception de : 4 000 m ² d'EBC, 4 700 m ² d'emplacement réservé, 1 500 m ² d'espaces paysagers à protéger. Interception d'un périmètre de protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé majoritairement en zone A et N. Interception de : 4 000 m ² d'EBC, 1 080 m ² d'emplacement réservé, 500 m ² d'espaces paysagers à protéger. Interception de 2 périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.
	Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Absence de sécurisation des traversées piétonnes au niveau des sentiers de randonnée.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 2 sentiers pédestres coupés.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 5 sentiers pédestres coupés.

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 2	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Déplacements	Conservation des trafics en traversée de bourg	Conservation du trafic en traversée de bourg Traitement des zones accidentogènes Temps de parcours dégradé Dépassements sécurisés	Diminution du trafic dans les Brousses mais le trafic attendu sur la déviation est faible (45% de report seulement) Traitement des zones accidentogènes Temps de parcours dégradé Dépassements sécurisés sur l'ensemble de la déviation
	Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
	Paysage	Évitement des abords boisés et bocagers. Pas de valorisation paysagère car absence d'aménagement.	Évitement des abords boisés et bocagers. Covisibilités directes mais opportunité de qualifier l'axe routier et donc d'améliorer l'état existant.	Faible covisibilité avec les riverains (hormis ponctuellement) avec facilité d'insertion paysagère. Altération des abords bocagers et boisés à pondérer avec une insertion paysagère aisée. Opportunité de valorisation de la transition paysagère entre deux unités paysagères.
	Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Interception de 2 zones de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée du hameau réduit le risque. Présence de sites potentiellement pollués près de la RD 948.	Interception de 2 zones de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné des habitations. Interception d'un site potentiellement pollué.
	Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 560 km ² <55 dB(A) de nuit : 429 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 503 km ² <55 dB(A) de nuit : 396 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 1 Coût des protections acoustiques : 10 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 597 km ² <55 dB(A) de nuit : 463 km ²
	Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : 650 m - 1 grand tracé rectiligne (4 800 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 4.00 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m	Tracé en plan : - R mini : 900 m - 2 grands alignements droits Profil en long : - Déclivité maxi : 4.00 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m
	Visibilité et sécurité	Traversée d'une zone d'habitats Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée d'une zone d'habitats Une géométrie confortable	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
	Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Aucun point d'échange Aucun rétablissement dénivelé Aucun accès direct en aménagement à 3 voies.	1 PS / 0 PI Trois points d'échange (RD 45 / RD 173, accès Four à Chaux, RD 15) Un simple rétablissement (VC de chez Brillac) Aucun accès direct.
	Coûts	Aucune dépense envisagée.	16.1 M€	23.1 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

VI.2.3. Secteur 3 : Sauzé-Vaussais / LGV

THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Pas de mouvements de terre prévus.	Profil globalement rasant du tracé, peu de mouvements de terre.
Eaux superficielles et souterraines	Forte sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé. Interception d'un périmètre de protection éloigné de captage AEP à l'est de Sauzé-Vaussais.	Aucun cours d'eau traversé. Imperméabilisation supplémentaire des sols. Interception d'un périmètre de protection éloigné de captage AEP à l'est de Sauzé-Vaussais.
Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 3 habitats naturels d'intérêt Maintien de la fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 4 habitats dont 2 d'intérêt 20 m ² de boisements impactés 0.05 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 8 habitats dont 3 d'intérêt 65 m ² de zones humides impactés 0.29 ha de boisements impactés 1.35 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation des haies sur 185 ml dans les milieux agricoles
Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces Risque de dégradation des habitats (pollution) Risque de collision avec le trafic	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 20 m ² à 0.25 ha chiroptères : de 20 m ² à 0.25 ha amphibiens : 0.05 ha reptiles : 0.4 ha oiseaux : de 20 m ² à 0.25 ha invertébrés : de 20 m ² à 0.05 ha Fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 500 m ² à 1.6 ha chiroptères : de 0.04 ha à 0.23 ha, 185 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : de 65 m ² à 1.36 ha reptiles : 1.8 ha oiseaux : de 0.18 ha à 6.7 ha invertébrés : de 0.006 ha à 1.35 ha Fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Pas de coupure ni difficultés d'accès aux commerces et activités économiques du secteur.	Desserte des activités par les points d'échange. Tracé plus éloigné de la RD 948 limitant l'effet « vitrine » des activités présentes actuellement près de la RD 948.
Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	Aucune exploitation agricole touchée.	6 exploitations agricoles touchées (5.05 ha).
Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme. Impact défavorable pour la protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé majoritairement en zone U. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (lié à la LGV en cours de construction). Interception d'un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.	Tracé en zone A. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (lié à la LGV en cours de construction). Interception d'un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.
Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Manque de sécurisation des traversées piétonnes au niveau de l'agglomération.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 1 sentier pédestre coupé.

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 3	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Déplacements	Conflits d'usages conservés	Confort amélioré pour les modes doux (conflits d'usages traités) Temps de parcours légèrement dégradés	Confort fortement amélioré pour les modes doux (conflits d'usages traités) Temps de parcours améliorés Dépassements sécurisés sur l'ensemble de la déviation
	Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
	Paysage	Pas de valorisation paysagère car pas d'aménagements prévus.	Évitement des abords bocagers de Sauzé-Vaussais. Opportunité de valorisation possible de l'itinéraire existant (requalification des entrées de ville, traitement des franges urbaines, valorisation des vues)	Faible covisibilité avec les riverains. Altération des abords bocagers à pondérer avec une insertion paysagère aisée et une potentielle valorisation paysagère (qualification des entrées de ville, valorisation des trames bocagères, ...)
	Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Aléa retrait-gonflement des argiles moyen. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée de l'agglomération réduit le risque. Présence de nombreux sites potentiellement pollués près de la RD 948.	Aléa retrait-gonflement des argiles moyen. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné de l'agglomération. Présence d'un site potentiellement pollué à proximité du tracé.
	Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 275 km ² <55 dB(A) de nuit : 211 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 247 km ² <55 dB(A) de nuit : 194 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 350 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 7 Coût des protections acoustiques : 450 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 392 km ² <55 dB(A) de nuit : 312 km ²
	Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : 63 m - tracé rectiligne dans l'agglomération (1 100 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 2.00 % - R mini saillant : 1 500 m - R mini entrant : 1 500 m	Tracé en plan : - R mini : 650 m - 1 alignement droit (600 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 2.80 % - R mini saillant : 6 000 m - R mini entrant : 3 000 m
	Visibilité et sécurité	Traversée d'une zone d'habitats et d commerces Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée d'une zone d'habitats et de commerces Un tracé plus lisible	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
	Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Aucun point d'échange Aucun rétablissement dénivelé Réaménagement de 2 carrefours.	1 PS / 0 PI Deux points d'échange (RD 15, déviation / RD 948) Un simple rétablissement (VC du Bois Meunier) Aucun accès direct.
	Coûts	Aucune dépense envisagée.	8.8 M€	13.4 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

VI.2.4. Secteur 4 : LGV / RN 10

Secteur 4	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Relief relativement plat, peu de mouvements de terre.	Relief relativement plat, mouvements de terre légèrement plus importants que pour l'aménagement sur place.
	Eaux superficielles et souterraines	Sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé.	Aucun cours d'eau traversé. Imperméabilisation supplémentaire des sols.
	Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 2 habitats naturels d'intérêt	Perte surfacique pour 7 habitats dont 2 d'intérêt 0.14 ha de boisements impactés 0.37 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation des haies sur 12 ml (impact non significatif)	Perte surfacique pour 5 habitats dont 2 d'intérêt 0.13 ha de boisements impactés 0.04 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation des haies sur 44 ml mais faible fonctionnalité
	Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces Risque de dégradation des habitats (pollution) Maintien du risque de collision avec le trafic	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.02 ha à 0.6 ha chiroptères : de 0.02 ha à 0.4 ha, 12 ml de vecteurs de déplacements détruits (non significatif) amphibiens : 0.37 ha reptiles : 0.8 ha oiseaux : de 0.14 ha à 6 ha invertébrés : de 0.02 ha à 0.4 ha Risque de collision avec le trafic routier	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.13 ha à 0.19 ha chiroptères : de 0.13 ha à 0.15 ha amphibiens : 1.3 ha reptiles : 0.19 ha oiseaux : de 0.02 ha à 10 ha invertébrés : de 0.04 ha à 0.13 ha Risque de collision avec le trafic routier Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
	Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
	Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Aucun commerce et ni activité artisanale recensé dans ce secteur.	Aucun commerce et ni activité artisanale recensé dans ce secteur.
	Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	4 exploitations agricoles touchées (0.99 ha).	4 exploitations agricoles touchées (3.321 ha).
	Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme.	Tracé majoritairement en zone A. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (emprises LGV).	Tracé majoritairement en zone A. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (emprises LGV).
	Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Absence de sécurisation des traversées piétonnes au niveau des sentiers de randonnée.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 2 sentiers pédestres interceptés et rétablis.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 2 sentiers pédestres coupés non rétablis.

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 4	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Déplacements	Conservation des points durs actuels	Traitement des points durs de sécurité Amélioration du confort modes doux Dépassements sécurisés Temps de parcours légèrement dégradés Contraintes sur les échanges avec les voiries locales	Traitement des points durs de sécurité Amélioration du confort modes doux Dépassements possibles sur l'ensemble de la déviation Temps de parcours légèrement dégradés notamment pour les poids-lourds
	Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
	Paysage	Évitement des abords ruraux à sensibilité paysagère moyenne. Absence de valorisation paysagère car absence d'aménagement.	Évitement des abords ruraux à sensibilité paysagère moyenne. Valorisation paysagère potentielle des entrées et traversées de hameaux (requalification de la traversée de hameaux, aménagements paysagers).	Covisibilités potentielles de l'infrastructure dans un contexte de paysage ouvert, difficiles à minimiser par des mesures d'insertion paysagères.
	Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Une zone de remontée de nappe d'aléa très fort interceptée. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée des hameaux réduit le risque.	Une zone de remontée de nappe d'aléa très fort interceptée. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné des habitations.
	Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 552 km ² <55 dB(A) de nuit : 422 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 495 km ² <55 dB(A) de nuit : 358 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 1 Coût des protections acoustiques : 10 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 541 km ² <55 dB(A) de nuit : 374 km ²
	Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : 650 m - tracé rectiligne (2 750 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 1.80 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m	Tracé en plan : - R mini : 650 m - 1 grand alignement droit (1 250 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 0.70 % - R mini saillant : 6 000 m - R mini entrant : 3 000 m
	Visibilité et sécurité	Traversée de deux zones d'habitats Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée d'une zone d'habitat	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
	Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Un point d'échange (RN 10) Aucun rétablissement dénivelé	1 PS / 0 PI Un point d'échange (RN 10) Un simple rétablissement (VC du Bois de la Trillaude) Aucun accès direct en aménagement Un point d'échange (RN 10).
	Coûts	Aucune dépense envisagée.	10.2 M€	14.6 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

VI.3. Synthèse de la comparaison des variantes

VI.3.1. Secteur 1 : Maisonnay / RD 45

La variante 0 (sans aménagement) ne répond pas aux objectifs du projet (sécurisation, amélioration des flux de déplacement, gestion des eaux, ...).

La variante 1 (aménagement sur place) est favorable aux activités économiques, mais impacte des zones boisées.

La variante 2 (déviation) est caractérisée par une sécurisation optimale, mais l'impact sur le foncier agricole est plus fort, ainsi que sur le milieu humain (activités, bruit).

	THEME	Variante 0 : Sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Secteur 1	Relief / géologie	+	-	-
	Eaux superficielles et souterraines	---	+	-
	Habitats naturels	+	---	-
	Espèces protégées	+	-	-
	Bâti	-	-	+
	Activités économiques	+	-	-
	Agriculture	+	-	-
	Urbanisme, servitudes	-	-	-
	Patrimoine, tourisme et loisirs	-	-	-
	Déplacements	---	-	+
	Qualité de l'air	-	-	+
	Paysage	-	+	-
	Risques majeurs	-	-	-
	Bruit	-	+	-
	Géométrie	---	-	+
	Sécurité	-	-	+
	Échanges / rétablissements	-	+	-
Coût	+	-	-	

VI.3.2. Secteur 2 : RD 45 / Sauzé-Vaussais

La variante 0 (sans aménagement) ne répond pas aux objectifs du projet (sécurisation, amélioration des flux de déplacement, gestion des eaux, ...).

La variante 1 (aménagement sur place) conserve la traversée de zones urbaines, toutefois cette variante semble favorable aux autres sur la plupart des thèmes.

La variante 2 (déviation) est caractérisée par une sécurisation optimale, la déviation est attractive pour les usagers, mais l'impact sur le foncier agricole est plus fort, ainsi que sur le milieu humain (activités, bruit).

	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Secteur 2	Relief / géologie	+	-	-
	Eaux superficielles et souterraines	---	+	-
	Habitats naturels	+	-	---
	Espèces protégées	+	-	-
	Bâti	-	-	+
	Activités économiques	+	-	-
	Agriculture	+	-	-
	Urbanisme, servitudes	-	-	+
	Patrimoine, tourisme et loisirs	-	+	-
	Déplacements	-	+	-
	Qualité de l'air	-	-	+
	Paysage	-	+	-
	Risques majeurs	-	-	-
	Bruit	-	+	-
	Géométrie	---	+	+
	Sécurité	-	-	+
	Échanges et rétablissements	-	+	-
	Coûts	+	-	-

Solution engendrant un impact fort pour le critère considéré	Solution engendrant un impact moyen pour le critère considéré	Solution engendrant un impact faible pour le critère considéré	Solution de moindre impact pour le critère considéré
---	--	-	+

VI.3.3. Secteur 3 : Sauzé-Vaussais / LGV

La variante 0 (sans aménagement) ne répond pas aux objectifs du projet (sécurisation, amélioration des flux de déplacement, gestion des eaux, ...).

La variante 1 (aménagement sur place) conserve la traversée de zones urbaines, mais l'objectif de sécurisation n'est pas atteint.

La variante 2 (déviation) est caractérisée par une sécurisation optimale, la déviation est attractive pour les usagers. Cette variante nécessite toutefois la mise en place de protections acoustiques.

Secteur 3	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie	+	++	+++
	Eaux superficielles et souterraines	+++	+	++
	Habitats	+	++	+++
	Espèces protégées	+	++	+++
	Bâti	++	+	+
	Activités économiques	+	++	+++
	Agriculture	+	++	+++
	Urbanisme, servitudes	++	+	+
	Patrimoine, tourisme et loisirs	++	+	+
	Déplacements	++	+	+
	Qualité de l'air	++	+	+
	Paysage	++	+	+
	Risques majeurs	++	+	+
	Bruit	++	+	+++
	Géométrie	+++	++	+
	Sécurité	++	+	+
Échanges et rétablissements	++	+	+	
Coût	+	++	+++	

VI.3.4. Secteur 4 : LGV / RN 10

La variante 0 (sans aménagement) ne répond pas aux objectifs du projet (sécurisation, amélioration des flux de déplacement, gestion des eaux, ...).

La variante 1 (aménagement sur place) répond aux objectifs et est favorable sur le milieu humain (bruit, paysage, ...).

La variante 2 (déviation) est caractérisée par une sécurisation optimale, mais l'impact sur le foncier agricole est plus fort, ainsi que sur le milieu humain (bruit).

Secteur 4	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie	+	++	+++
	Eaux superficielles et souterraines	++	+	+
	Habitats	+	++	+++
	Espèces protégées	+	++	+++
	Bâti	++	+	+
	Activités économiques	+	++	+++
	Agriculture	+	++	+++
	Urbanisme, servitudes	++	+	+
	Patrimoine, tourisme et loisirs	++	+	+
	Déplacements	++	+	+
	Qualité de l'air	++	+	+
	Paysage	++	+	+
	Risques majeurs	++	+	+
	Bruit	++	+	+++
	Géométrie	+++	++	+
	Sécurité	++	+	+
Échanges et rétablissements	++	+	+	
Coût	+	++	+++	

Solution engendrant un impact fort pour le critère considéré	Solution engendrant un impact moyen pour le critère considéré	Solution engendrant un impact faible pour le critère considéré	Solution de moindre impact pour le critère considéré
+++	++	-	+

VI.4. Choix de la solution retenue

La concertation s'est déroulée du **12 janvier au 12 février 2016**. Elle a porté sur les études menées, le diagnostic dressé, les différentes variantes envisagées.

La concertation publique a permis une information et une participation significative du public largement favorable à la modernisation de la RD948 les Maisons-Blanches entre Melle et les Maisons-Blanches.

Elle a mis en exergue 4 sujets de préoccupations du public :

- L'insécurité liée à l'accroissement du trafic poids lourds et des accidents sur la RD948 dans le cas de variantes « aménagement sur place »,
- Le maintien de l'activité économique (base logistique d'Intermarché de Gournay, prestataires de service, zones d'activités et commerciales) en cas de déviation,
- La consommation des terres agricoles dans le cas de variantes « déviations »,
- Les nuisances sonores pour les riverains de l'actuelle et future RD 948.

Ainsi sur la base de l'analyse multicritères soumise à la concertation et de l'ensemble des avis recueillis les orientations selon les sections sont les suivantes :

- Pour le secteur 1 : de Maisonnay à Clussais La Pommeraie (RD45) : la variante « aménagement sur place » avec aménagement de la traverse de Maisonnay et création de 4 créneaux de dépassement d'une longueur totale de 3 850 m (linéaire total du secteur 9 000 m) et carrefour de type Tourne à Gauche pour la desserte de la base logistique de Gournay.
- Pour le secteur 2 : de Clussais La Pommeraie (RD45) à Sauzé-Vaussais : la variante « déviation des Brousses ».
- Pour le secteur 3 : de Sauzé-Vaussais à l'ouvrage de la LGV : la variante « aménagement sur place » de la traversée de Sauzé-Vaussais.
- Pour le secteur 4 : de l'ouvrage LGV aux Maisons-Blanches (RN10) : aucun aménagement hormis le point d'échange avec la RN10.

Par ailleurs, au regard d'une durée de validité des Déclarations d'utilité publiques de 10 ans maximum et des capacités budgétaires de la collectivité sur cette période, le Département ne peut retenir qu'un nombre limité d'opérations en considérant la situation d'insécurité qui distingue les secteurs retenus des autres (notamment aux carrefours avec les RD 105 et RD 110).

En conséquence, le maître d'ouvrage choisit de retenir la mise à 3 voies progressive des sections suivantes pour un montant de 11 M€ HT :

- le créneau entre Maisonnay et la base logistique de Gournay sur 1 470 m dont 1 130 m de section à 3 voies (coût 3,9 M€),
- le créneau entre Chaignepain et La Presle sur 1 820 m dont 1 300 m de section à 3 voies (coût 5,7 M€),
- la sécurisation du carrefour entre la RD 948 et la RD 45 (route de Lezay) par un giratoire avec rabattement de la RD 173 (coût 1,2 M€ HT).

La solution retenue à l'issue de la concertation a ensuite été étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement et de préciser son coût : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts.

L'analyse des incidences sur l'environnement a également été réalisée sur l'aménagement de ces trois sections.

VII. Caractéristiques techniques du projet

VII.1.1. Principe de l'aménagement

Entre Maisonnay et Chaignepain, un aménagement sur place à 3 voies permettra la création d'un créneau de dépassement de 900 m dans le sens (RN10 -> Melle). Une modification du profil en long est à prévoir sur le créneau. La hauteur maximale de remblai sera d'1,30 m près de la RD 105, en dehors de ce point le projet sera très proche du terrain naturel actuel.

Les parties aménagées à 3 voies avec des possibilités de dépassement seront exemptes de tout point d'échange hors carrefours aménagés.

Ainsi, l'accès à la RD 948 depuis la RD 105 sera supprimé, ce carrefour étant accidentogène.

Au niveau de Bois Roger, la création d'un carrefour de type tourne à gauche sera réalisé pour sécuriser l'accès depuis la RD 948 en configuration 3 voies.

Entre Chaignepain et la RD 110, un créneau de dépassement de 1 000 m dans le sens (RN10 -> Melle) sera réalisé.

Les accès à la RD 45 et la RD 173 seront regroupés sur un carrefour de type giratoire afin de limiter le nombre de point d'accès depuis la RD 948.

VII.1.2. Classement / déclassement des voies

Les accès à la RD948 depuis la RD105 seront supprimés. En conséquence, au nord de la RD948, les usagers seront orientés depuis le lieu-dit Châtenet vers Maisonnay.

Au nord de la RD948, les usagers seront orientés du carrefour RD105 x RD111 vers la RD111-Est en suivant la direction Sauzé-Vaussais et vers la RD111-Ouest en suivant la direction Melle.

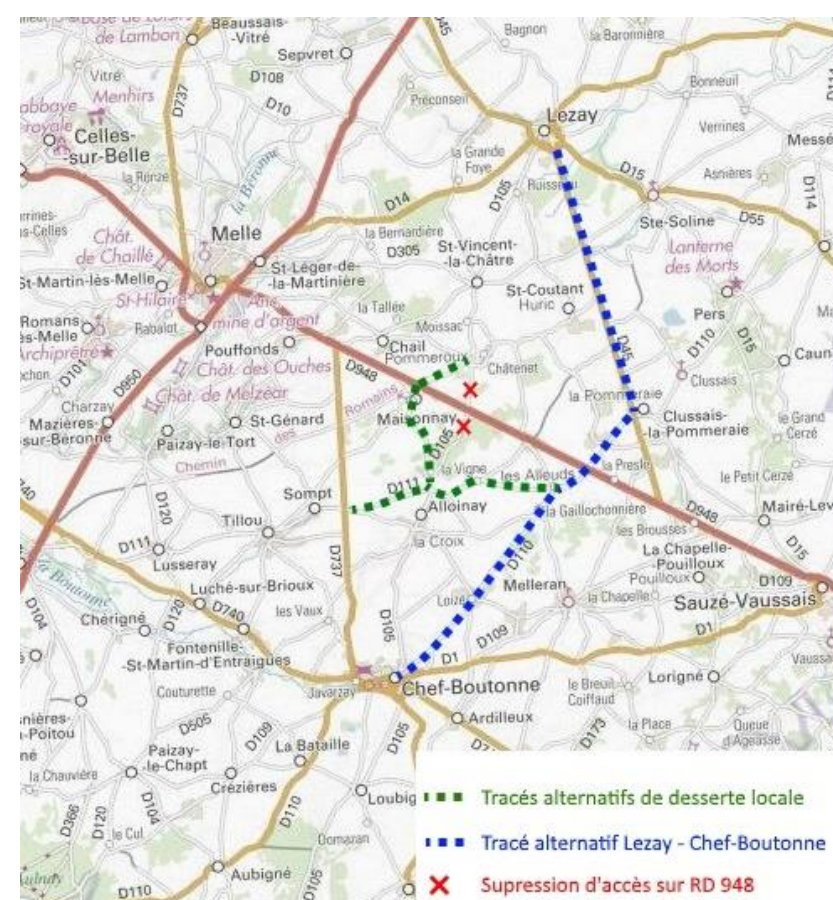
Le trafic plus longue distance sera détourné plus en amont.

Ainsi, la liaison que forme la RD105 entre Lezay et Chef-Boutonne sera détournée via la RD45, la RD110 et la RD1.

Les mentions de jalonnement « Chef-Boutonne » au carrefour RD45xRD105 à Lezay et « Lezay » au carrefour RD740xRD105 seront modifiées en conséquence.

La circulation sur l'itinéraire actuel de la RD105 sera de la sorte limitée aux usages locaux et pourra être reportée sur le réseau communal.

À la suite, le déclassement de la RD105 sera poursuivi par la procédure prévue par le code de la Voirie Routière et pourra être prononcée après délibérations concordantes des communes de Maisonnay, d'Alloinay et Saint-Vincent-La-Châtre.



VII.1.3. Prise en compte des contraintes environnementales dans la solution retenue

ENJEUX	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES
Sols et sous-sols	Sous-sol essentiellement calcaires et marneuses.	Remblais les plus importants d'une hauteur maximale d'environ 2 m. Déblais très faible avec une hauteur maximale relevée de 30 cm. Une mise en dépôt d'environ 15 200 m ³ de matériaux excédentaires sera envisagée.	Gestion des déblais/remblais anticipée dès l'établissement des profils en long. Recherche de zones de dépôt à proximité du projet.
Eaux superficielles et usages	Projet qui s'étend sur deux bassins versants correspondant aux vallées de la Boutonne, affluent de la Charente, et de la Bouleure, qui est un affluent de la Vienne. Présence de nombreux sous-bassins versants, ou bassins secondaires, qui ne présentent pas d'écoulements permanents en fond de vallon. Projet inclus dans le périmètre des SDAGE Adour-Garonne (à l'ouest) et Loire-Bretagne (à l'est) et des SAGE Boutonne, Sèvre Niortaise et Marais Poitevin et Clain. Le projet s'inscrit sur des zones classées vulnérables, sensibles, et en zones de répartition des eaux.	Vulnérabilité des eaux superficielles en aval des points de rejet des bassins de rétention : forte. Interception de 3 talwegs. Génération d'apports rapides et massifs au milieu récepteur, susceptibles de créer des désordres localisés et de générer de la pollution aux points bas. Qualité des eaux altérées par : la pollution chronique engendrée par la circulation des véhicules à moteur, pollution saisonnière (liée au salage des chaussées en période de gel et à l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien de la couverture végétale des accotements), pollution accidentelle (déversement de matières dangereuses lié à un accident).	« Transparence hydraulique » assurée vis-à-vis des écoulements superficiels extérieurs à la future plate-forme routière par un dimensionnement de tous les ouvrages et aménagements hydrauliques sous la voie projetée (section courante) pour une période de retour de 100 ans. Recueil des eaux des bassins versants naturels par l'aménagement de fossés en pied de talus de remblai ou en crête de déblai destinés à intercepter les eaux ruisselant sur le terrain naturel et se dirigeant vers la plate-forme routière. Collecte de la totalité des eaux superficielles de la plate-forme (chaussée, accotements, talus) par un réseau longitudinal indépendant des écoulements naturels. Mise en place, pour chaque rejet, d'une chaîne de traitement propre à protéger les exutoires naturels : 6 bassins de rétention/décantation avec volume mort mis en place, dimensionnés pour un événement de période de retour 10 ans, qui permettront de réguler les apports d'eaux de ruissellement au milieu naturel et de remédier aux désordres localisés. Bassins multifonction assurant les fonctions de confinement de la pollution accidentelle, de traitement de la pollution chronique et d'écrêtement des débits des eaux de ruissellement issues des impluviums routiers.
Eaux souterraines et usages	Deux aquifères exploités sur la zone d'étude : l'un est libre (aquifère supra-toarcien) et donc vulnérable aux pollutions d'origine superficielle, et l'autre est plus profond et captif donc beaucoup moins vulnérable car protégé par une couche de marne imperméable (aquifère supra-toarcien). Le projet recoupe les périmètres de protection éloignés des captages du Chiron Cotereau, du Logis, du Sablon, de Pigeon Pierre et de la Rivière Sud, de Coupeaume 3 et de la Foncaltrie.	Vulnérabilité des eaux souterraines : forte dans les périmètres de protection rapprochés des captages AEP. Pollution des eaux par infiltration dans le sol. Remblais pouvant faire obstacle à l'écoulement des eaux souterraines.	Ensemble des mesures prises dans le cadre de la protection des eaux superficielles concourant à protéger efficacement les eaux souterraines, tant qualitativement (débits des prélèvements) que quantitativement (qualité des eaux). Aucune mesure spécifique nécessaire.
Patrimoine naturel	Site Natura 2000 le plus proche : ZPS « Plaine de la Mothe-Saint-Héray-Lezay » à environ 2 km au nord. Présence de zone d'inventaire à proximité : ZNIEFF de type 1 « De Chevais aux rivières » à environ 2 km et « Roselières des Aiffres à environ 5 km, ZNIEFF de type 2 « Plaine de la Mothe-Saint-Héray-Lezay » à environ 5 km, « Plaine de Brioux et de Chef-Boutonne » à environ 4 km et « haute Vallée de la Boutonne » à environ 6 km.	Aucune zone inventoriée ni protégée traversée par la solution retenue.	Aucune mesure spécifique nécessaire.
Zones humides	Présence d'habitats indicateurs de zones humides dans l'aire d'étude : prairie humide et mégaphorbiaies eutrophe.	Aucune zone humide au droit de l'aménagement.	Aucune mesure spécifique nécessaire.

ENJEUX	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES
Biodiversité	Enjeu modéré : mammifères, chauves-souris, amphibiens (grenouille agile), reptiles (couleuvres, lézard), oiseaux et insectes (lucane cerf-volant).		Les aménagements sur place de la RD948 existante, permettent d'éviter les impacts sur des enjeux aujourd'hui préservés de toute infrastructure. Limitation stricte des emprises définitives. Rétablissement des corridors écologiques et transparence de l'infrastructure aux déplacements.
Continuités écologiques et corridors	SRCE du Poitou-Charentes adopté en novembre 2015 : la RD 948 est identifiée comme des éléments de fragmentation. Boisements composant les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques du secteur.	Destruction d'habitats boisés (impact modéré). Perte surfacique brute d'habitats de vie de la faune et destruction d'individus (impact modéré et faible). Perte surfacique brute d'habitats naturels et artificiels (impact modéré, faible et négligeable). Propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) (impact faible).	Mise en place d'une barrière à mailles fines de manière définitive, guidant les espèces à traverser de manière sécurisée les voies de circulation en empruntant les ouvrages de transparence et de rétablissement des corridors. Mise en place d'un protocole spécifique d'abattage des arbres et de gestion des grumes. Renforcement des trames paysagères et connexions écologiques. L'écologue de chantier veillera à ce que les emprises ne soient pas coloniser par des EEE. Le cas échéant, les zones de développement de nouvelles pousses d'espèces exotiques envahissantes feront l'objet de mesures adaptées à l'arrachage des espèces concernées, puis leur dépôt et leur évacuation selon un protocole adapté vers un centre de traitement.
Risques naturels	Absence de Plan de Prévention des Risques Inondations. Projet en zone de risque d'inondation par remontée de nappe de sensibilité très faible à très élevée aux points bas et talwegs. Projet concerné par l'aléa retrait-gonflement des argiles : aléa faible quasi partout et ponctuellement aléa moyen. Risque sismique des communes concernées par le projet : « modéré » (3).	Aléa retrait-gonflement des argiles : aléa faible quasi partout et ponctuellement aléa moyen. Risque sismique « modéré ».	Réalisation d'une étude géotechnique avant le démarrage des travaux.
Bruit	Dans le cadre du projet de la modernisation de la RD948 une étude acoustique a été réalisée (3 points de mesure acoustique in-situ et modélisation de l'état initial et futur)	Les modélisations acoustiques ont permis d'établir que les seuils réglementaires ne seraient pas dépassés au niveau des habitations riveraines après réalisation du projet.	Aucune mesure spécifique nécessaire.

VII.1.4. Dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales

Les eaux issues des bassins versants naturels et les eaux de ruissellement de chaussées seront recueillies dans des ouvrages de collecte distincts. Cette séparation permet de ne pas surdimensionner inutilement les collecteurs et les ouvrages de traitement.

- *Eaux de ruissellement issues de la plate-forme routière*

Pour protéger le milieu récepteur des désordres hydrauliques attendus, les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront collectées séparément des eaux de ruissellement des bassins versants naturels selon un système d'assainissement séparatif.

Les eaux de ruissellement de l'infrastructure routière seront acheminées via des fossés latéraux dimensionnés pour un débit décennal vers six bassins de rétention / décantation aux points de rejet. Ces bassins permettront de stocker les apports d'eaux de ruissellement de la plate-forme routière jusqu'à une pluie de retour 10 ans et de réguler les débits de pointe générés par l'intermédiaire d'un débit de fuite compatible avec l'hydrologie du milieu récepteur.

Ces bassins auront la capacité de piéger une éventuelle pollution accidentelle.

Le milieu récepteur du rejet des eaux pluviales issues de la future plate-forme routière est constitué par :

Rejet / bassin de rétention	Milieu récepteur concerné
1	Thalweg
2	Thalweg
3	Thalweg
4	Thalweg
5	Thalweg
6	Thalweg

- *Écoulements naturels*

Aucun cours d'eau ne s'écoule au droit de l'emplacement du futur projet routier. Cependant, ce sont 3 bassins versants naturels qui sont interceptés par le projet.

Le rétablissement de ces bassins versants naturels se fera par l'implantation de 3 ouvrages de rétablissement hydraulique (OH). Ils seront dimensionnés sur la base d'un événement pluvieux de retour 100 ans.

VII.1.5. Volumes des terrassements de la section courante

A ce stade des études, pour le calcul des volumes de terrassement de la section courante, nous considérons que :

- L'épaisseur du corps de chaussée est d'environ 30 cm ;
- L'épaisseur de la couche de forme est de 50 cm ;
- L'épaisseur de décapage de terre végétal est de 15 cm.

Nous obtenons donc les résultats suivants :

	Déblai	Remblai	Décapage
Créneau 1	13 800 m ³	14 200 m ³	5 500 m ³
Créneau 2	17 000 m ³	7 200 m ³	5 900 m ³
Giratoire RD45	7 200 m ³	1 500 m ³	2 700 m ³
TOTAL	38 000 m³	22 900 m³	14 100 m³

L'aménagement de la section courante sera excédentaire en matériaux, faute d'étude géotechnique à ce stade des études, nous prenons l'hypothèse d'une réutilisation des matériaux de déblais à 60%.

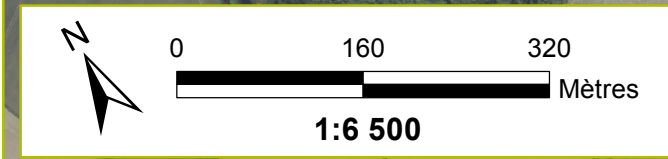
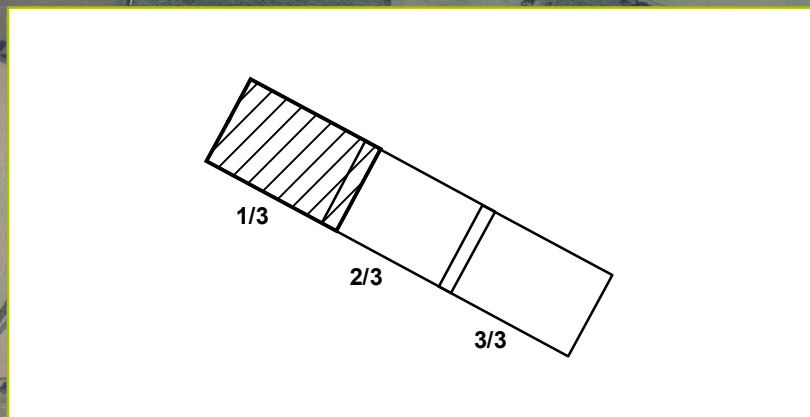
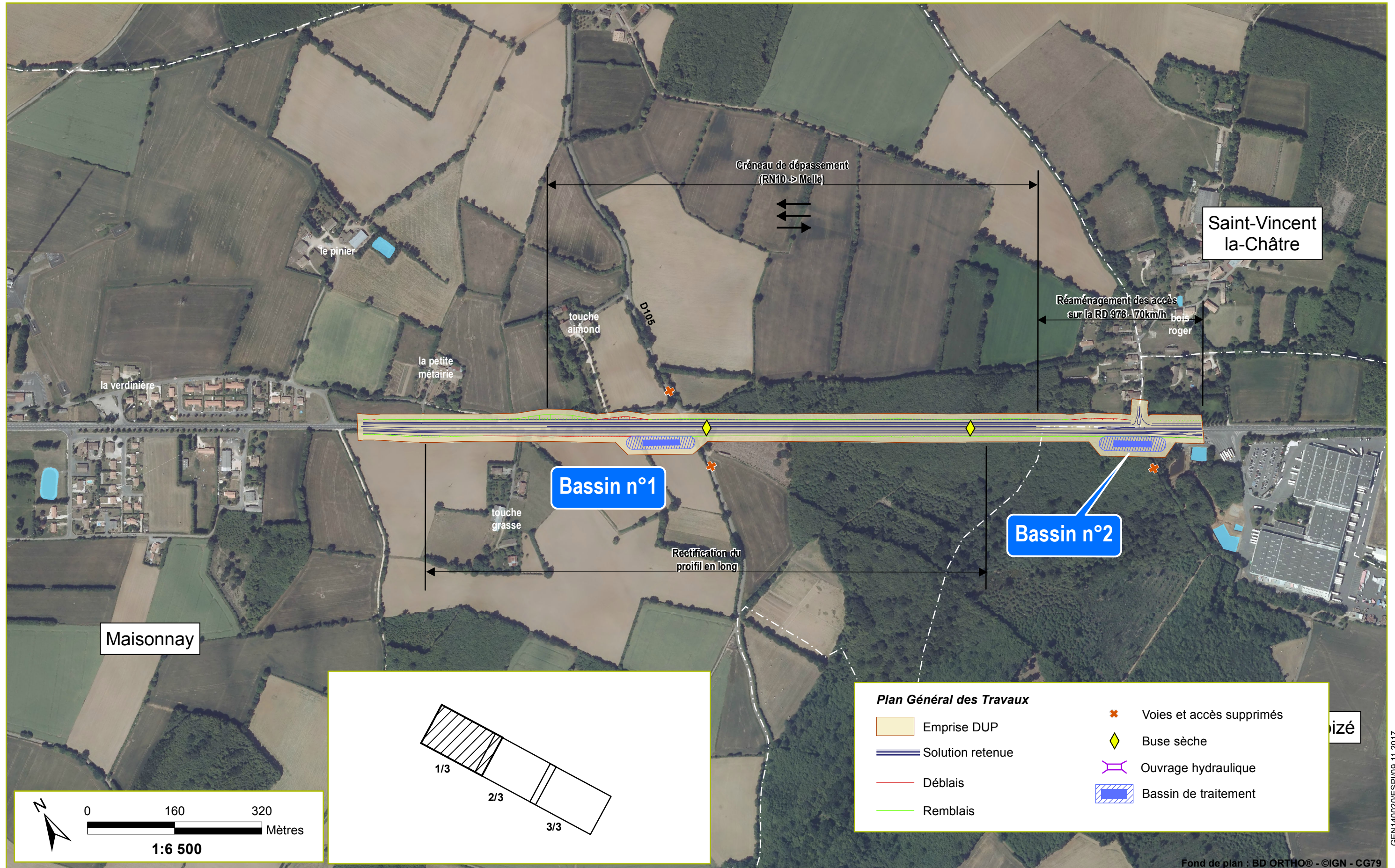
Une mise en dépôt d'environ 15 200 m³ est donc envisagée.

VIII. Appréciation sommaire des dépenses

Le maître d'ouvrage a choisi de retenir la mise à 3 voies progressive des sections suivantes pour un montant de 11 M€ HT :

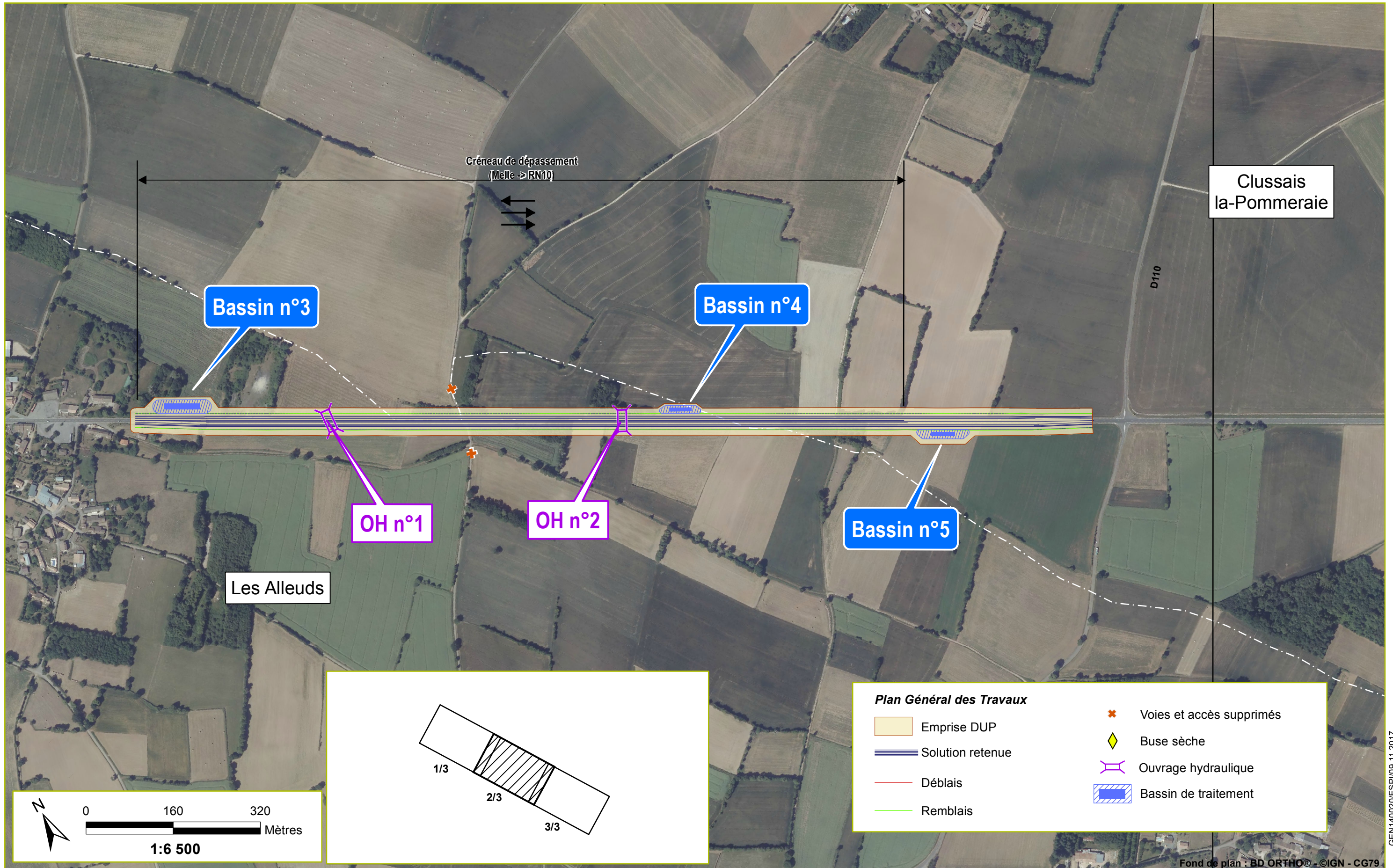
- le créneau entre Maisonnay et la base logistique de Gournay sur 1 470 m dont 1 130 m de section à 3 voies (coût 3,9 M€),
- le créneau entre Chaignepain et La Presle sur 1 820 m dont 1 300 m de section à 3 voies (coût 5,7 M€),
- la sécurisation du carrefour entre la RD 948 et la RD 45 (route de Lezay) par un giratoire avec rabattement de la RD 173 (coût 1,2 M€ HT).

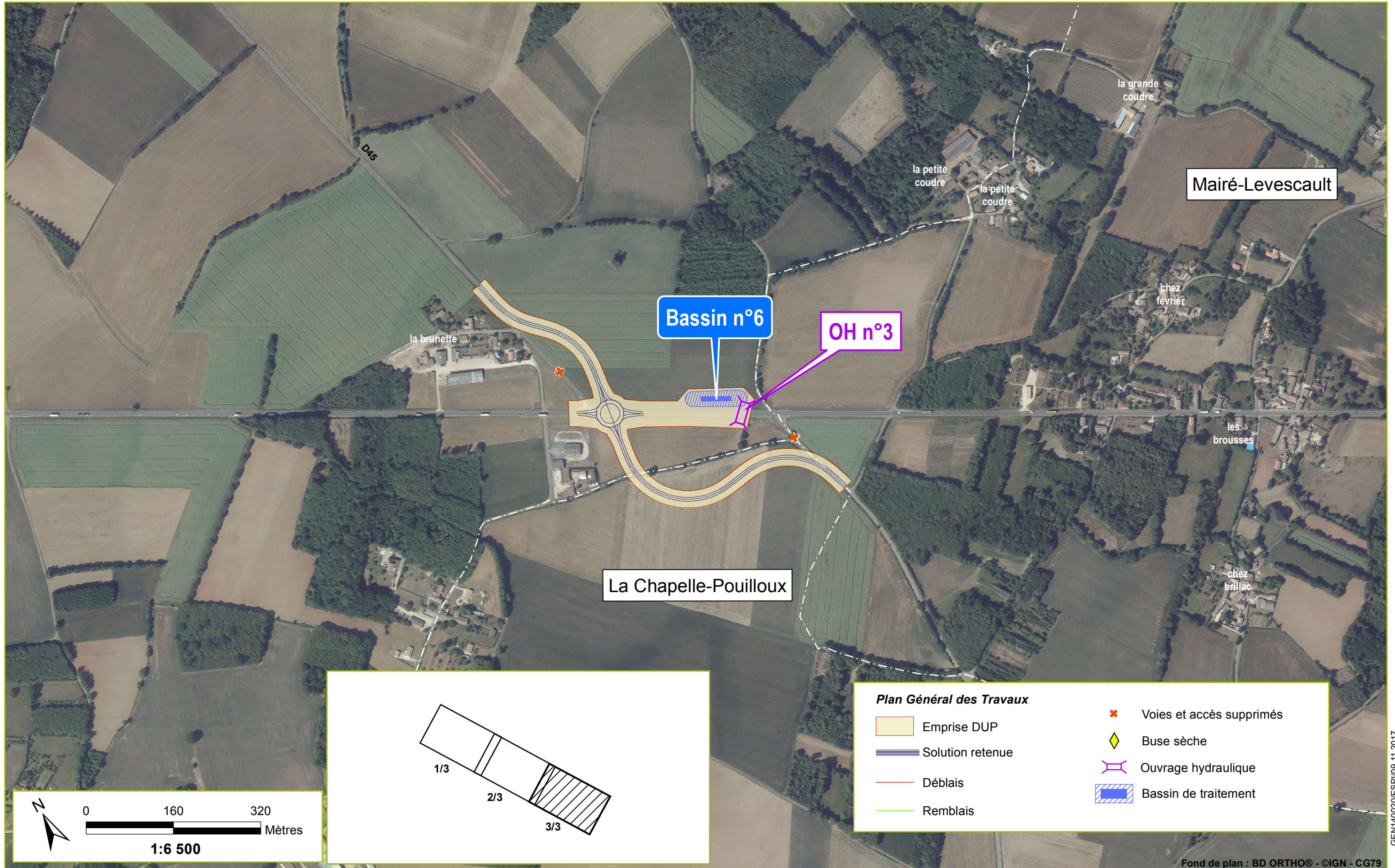
IX. Plan général des travaux



GEN140020/ESP/09.11.2017

Fond de plan : BD ORTHO® - ©IGN - CG79

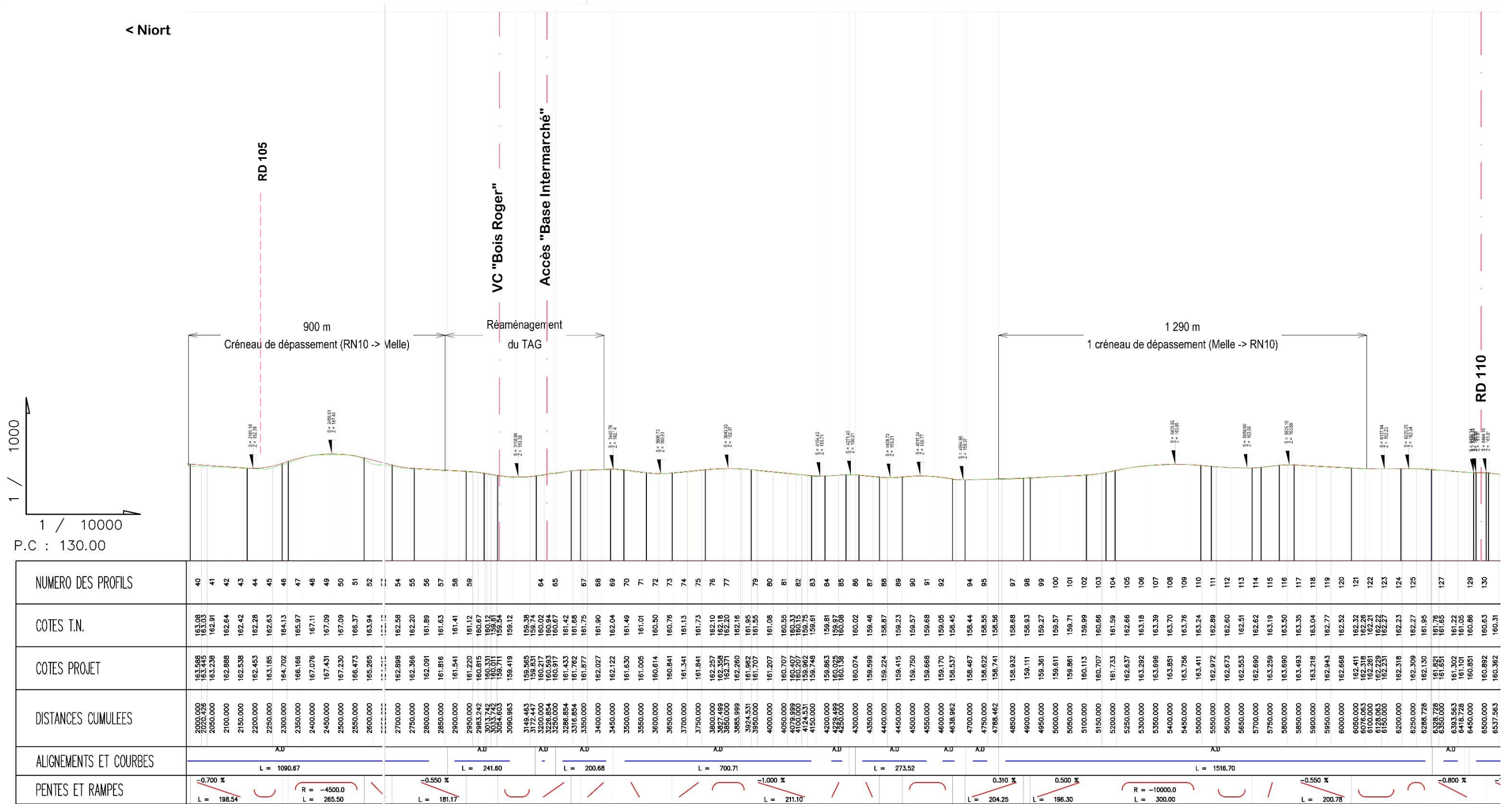




GEN140020/ESP/09.11.2017

Fond de plan : BD ORTHO® - ©IGN - CG79

Profil en Long (PROJET)



X. Avis émis sur le projet

X.1. Décision de l'autorité environnementale, après examen au cas par cas



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

**Arrêté préfectoral
portant décision d'examen au cas par cas en application
de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement**

**LE PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE**

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le Code de l'environnement, notamment la section première du chapitre II du titre II du livre premier, et plus particulièrement ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu l'arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 12 janvier 2017, fixant le modèle du formulaire de la demande d'examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement ;

Vu la demande d'examen au cas par cas n° 2017-4946 relative à la création de deux créneaux de dépassement et un nouveau giratoire sur la RD 948, sur la section entre Maisonnay et l'intersection avec la RD 45 (79) ;

Vu l'arrêté du préfet de région du 6 avril 2017 portant délégation de signature à Monsieur Patrice GUYOT, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Nouvelle-Aquitaine ;

Considérant la nature du projet, qui consiste à créer deux créneaux de dépassement, le premier d'une longueur de 900m et le second d'une longueur de 1290m, ainsi que l'aménagement d'un nouveau giratoire, ces 3 opérations étant situées sur la section de la RD 948 entre Maisonnay et l'intersection avec la RD 45, dans le but principal d'améliorer la sécurité routière ;

Considérant que ce projet relève des rubriques 6 a) et 47 a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement qui soumettent respectivement à examen au cas par cas certaines constructions de routes classées dans le domaine public routier, et les défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L.341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.

Considérant la localisation du projet :

- au sein d'un grand ensemble paysager naturel constitué, d'un ensemble bocager constituant les « Terres Rouges »,
- à environ 2 km de la Zone Natura 2000 ZPS FR5412022 « Plaine de la Mothe Saint-Heray-Lezay »
- à environ 10 km de la Zone Natura 2000 FR5400447 « Vallée de la Boutonne »
- à environ 4 km de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II « Plaine de Brioux et de Chef Boutonne »
- à environ 6 km de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II « Plaine de la Mothe Saint-Heray-Lezay »
- au sein des périmètres de protection éloignés des captages d'alimentation en eau potable de *La Rivière sud, Chiron-Cotereau, Le Logis, Le Sablon, Pigeon-Pierre, du captage de Coupeaume 3* et du captage de *la Foncaltrie*.

Considérant que le projet se situant à une distance d'environ 2 km d'une Zone Natura 2000 ZPS, le pétitionnaire veillera à ce que le projet n'ait pas d'incidence préjudiciable sur les oiseaux de cette ZPS, notamment en phases travaux ;

Considérant que les surfaces imperméabilisées seront augmentées du fait de l'élargissement de la plateforme routière et que le projet fera l'objet d'un dépôt de dossier au titre de la loi sur l'eau ainsi qu'annoncé dans le formulaire ;

Considérant que le projet ne modifiant pas le trafic, la modification de la voie n'entraînera pas d'augmentation significative du bruit ;

Considérant que le pétitionnaire s'assurera, avant le démarrage des travaux, de la présence ou de l'absence d'espèces protégées et/ou de leurs habitats sur le site d'implantation et sur une aire élargie ;

Considérant qu'en cas de présence d'espèces protégées et/ou de leurs habitats, le pétitionnaire devra respecter la réglementation relative aux espèces protégées (articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'environnement), en recherchant l'évitement, puis la réduction des atteintes aux milieux naturels, et en cas d'impact résiduel et sous réserve que le projet satisfasse aux conditions dérogatoires limitatives, obtenir un arrêté préfectoral de dérogation pour destruction des espèces protégées et/ou de leurs habitats avant démarrage des travaux ;

Considérant que le pétitionnaire devra prendre toutes les mesures nécessaires afin de limiter les nuisances et la gêne aux riverains, notamment en phase travaux ;

Considérant que l'opération visée dans la présente demande consiste à réaliser des aménagements sur une route existante afin de sécuriser les déplacements et que les enjeux sur le milieu naturel peuvent être considérés comme étant potentiellement faibles ;

Considérant que les effets de ce projet auraient vocation à être analysés dans une étude d'impact relative au projet plus large de modernisation du réseau routier départemental et notamment de la RD948 visant à sécuriser les déplacements (comprenant notamment la mise à 3 voies de la portion allant de Niorêt à Melle, la réalisation de déviations de certaines communes, la création de créneaux de dépassement ainsi que la mise en place de giratoires) ;

Considérant qu'il ne ressort pas des éléments fournis par le pétitionnaire et des connaissances disponibles à ce stade, compte tenu des réglementations spécifiques encadrant son autorisation, que le projet soit susceptible d'impact notable sur l'environnement au titre de l'annexe II de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 ;

Arrête

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement, le projet de création de deux créneaux de dépassement et d'un nouveau giratoire sur la RD 948, sur la section entre Maisonnay et l'intersection avec la RD 45 sur les communes de Maisonnay, Gournay-Loize, Alleuds, Clussais-La-Pommeraiie, La Chapelle-Pouilloux (79) **n'est pas soumis à étude d'impact.**

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

Le présent arrêté sera publié sur les sites Internet de la préfecture de région et de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine.

À Bordeaux, le 7 septembre 2017.

Pour le Préfet et par délégation

Pour le Directeur et par délégation
Le Chef de la Mission
Evaluation Environnementale

Pierre QUINET

Voies et délais de recours

- 1- décision imposant la réalisation d'une étude d'impact
Recours administratif préalable obligatoire, sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux :
à adresser à Monsieur le préfet de la région Nouvelle-Aquitaine
(Formé dans le délai de deux mois suivant la mise en ligne de la décision)
Recours gracieux, hiérarchique et contentieux, dans les conditions de droit commun, ci-après.

XI. Bilan de la concertation



COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES DEUX-SÈVRES

Séance du lundi 17 octobre 2016

DELIBÉRATION n° 21A

Rapporteur : Philippe BREMOND

AMÉNAGEMENT DE LA RD 948

**Poursuite de la déviation de Melle et
modernisation entre Maisonnay et Les
Maisons Blanches**

Vu le Code général des collectivités territoriales pris en ses articles L.1111-1, L.1111-2, L.1111-4, L.3121-17 alinéa 1, L.3131-1 à L.3131-6, L.3211-1, L.3211-2 et L.3221-1 ;

Vu le Code de la voirie routière et notamment ses articles L.131-2, L.131-3, L.131-7, R.131-3 et R.131-4 ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.300-2 et R.300-1 ;

Vu la délibération du 2 avril 2015 par laquelle le Conseil départemental a délégué l'exercice d'une partie de ses attributions à la Commission permanente ;

Vu le déroulement de la concertation menée entre le 12 janvier et le 12 février 2016, sur le projet de la modernisation de la RD 948, qui a permis de recueillir les avis et observations du public, d'associations, d'organismes et de collectivités locales ;

Considérant que la RD 948 (Niort - Limoges) représente un des axes stratégiques pour l'aménagement du département (réseau routier d'intérêt régional) ;

Considérant que les études préalables et le déroulement de la concertation permettent le choix de variantes relatives à la poursuite de la déviation de Melle et à la modernisation de la RD 948 dans une perspective de préparation de dossiers pour la mise à enquêtes préalables à des déclarations d'utilité publique (DUP) et la capacité du Département à les concrétiser à échéance des 10 ans de validité d'une DUP ;

LA COMMISSION PERMANENTE, après en avoir délibéré, DÉCIDE :

À l'unanimité des membres présents ou représentés.

ARTICLE 1

d'approuver le bilan de la concertation menée entre le 12 janvier et le 12 février 2016 sur le projet de modernisation de la RD 948, joint en annexe.

ARTICLE 2

de retenir les variantes suivantes pour les projets de poursuite de la déviation de Melle et de modernisation de la RD 948 :

1- la mise à 3 voies progressive des sections suivantes pour un montant d'environ 11 M€ HT :

- **le créneau entre Maisonnay et la base logistique de Gournay sur 1 470 m dont 1 130 m de section à 3 voies (coût 3,9 M€) ;**
- **le créneau entre Chaignepain et La Presle sur 1 820 m dont 1 300 m de section à 3 voies (coût 5,7 M€) ;**
- **la sécurisation du carrefour entre la RD 948 et la RD 45 (route de Lezay) par un giratoire avec rabattement de la RD 173 (coût 1,2 M€).**

2- la réalisation de la 2^e tranche de la déviation de Melle limitée à la section comprise entre la RD 950 et le raccordement, par un giratoire, à la RD 948 d'une longueur de 2,5 km pour un montant de 17 M€ HT y compris un viaduc de 340 m à 2 voies sur La Légère.

ARTICLE 3

d'autoriser M. le Président à engager la constitution des dossiers préalables à la déclaration d'utilité publique.

Fait à NIORT, le 17 octobre 2016

Le Président,

Gilbert FAVREAU



Bilan de la concertation publique

Modernisation de la RD948 Entre Maisonnay et les Maisons Blanches

Avril 2016

SOMMAIRE

I. Présentation générale du projet

I.1 Contexte

I.2 Contenu du projet

II. Contexte réglementaire et modalités de la concertation publique

II.1 Objet de la concertation

II.2 Contexte réglementaire

II.3 Démarche de concertation

II.4 Outils et supports de la concertation publique

II.4.1 Dossier de concertation

II.4.2 Flyer

II.4.3 Presse

II.4.4 Registre

II.4.5 Site internet

III. Bilan de la concertation publique

III.1 Bilan quantitatif

III.2 Bilan qualitatif des points de vue exprimés

III.2.1 Teneur des échanges lors de la réunion du 19 octobre 2015

III.2.2 Teneur des avis écrits

III.2.2.1 Les délibérations des communes

III.2.2.2 Le Pays Mellois

III.2.2.3 L'avis des organismes consulaires

III.2.2.3.1 La Chambre d'Agriculture des Deux-Sèvres

III.2.2.3.2 La Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres

III.2.2.3.3 La Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Deux-Sèvres

III.2.2.4 Avis des associations et syndicats

III.2.2.5 Le Comité de Bassin d'Emploi (CBE)

III.2.2.5.1 Deux-Sèvres Nature Environnement

III.2.3 Registres

III.2.3.1 Commune de Saint Génard

III.2.3.2 Commune de Melle

- III.2.3.3 Commune de Pouffonds
- III.2.3.4 Commune de Saint Léger de la Martinière
- III.2.3.5 Commune de Sompt
- III.2.3.6 Commune de Chail
- III.2.3.7 Commune de Saint Vincent La Châtre
- III.2.3.8 Commune de Maisonnay
- III.2.3.9 Commune de Gournay-Loizé
- III.2.3.10 Commune de Les Alleuds
- III.2.3.11 Commune de Clussais la Pommeraie
- III.2.3.12 Commune de La Chapelle-Pouilloux
- III.2.3.13 Commune de Mairé L'Évescault
- III.2.3.14 Commune de Sauzé-Vaussais
- III.2.3.15 Commune de Plibou
- III.2.3.16 Commune de Limalonges
- III.2.4 Courriels et courriers de particuliers
 - III.2.4.1 La déviation de Melle
 - III.2.4.2 L'aménagement de la RD948 entre Maisonnay et la RN10
 - III.2.4.3 Le secteur 1 entre Maisonnay et Clussais la Pommeraie (RD45)
 - III.2.4.4 Le secteur 2 entre Clussais la Pommeraie (RD45) et Sauzé-Vaussais
 - III.2.4.5 Le secteur 3 de Sauzé-Vaussais à l'ouvrage LGV
 - III.2.4.6 Le secteur 4 de l'ouvrage LGV aux Maisons-Blanches (RN10)
 - III.2.4.7 Bilan statistique de la concertation

IV. Conclusions du Maître d'Ouvrage – Orientations données au projet

- IV.1 Conclusions du maître d'ouvrage
- IV.2 La conduite des études ultérieures

I. Présentation générale du projet

I.1 Contexte

Le Département des Deux-Sèvres mène, à travers son schéma routier départemental, une politique d'aménagement des axes structurants de son territoire. La Route Départementale 948 reliant Niort aux Maisons Blanches est un axe majeur des Deux-Sèvres. Cet axe, classé « à grande circulation », a été reconnu comme un itinéraire départemental majeur avec plusieurs enjeux importants :

- Améliorer la sécurité des usagers de la route et des riverains,
- Améliorer le niveau de service (dépassement des véhicules lourds nombreux sur l'axe),
- Améliorer les conditions d'insertion environnementale dans des milieux sensibles.

Cet itinéraire fait donc l'objet, depuis plusieurs années, d'opérations (études et travaux) permettant d'améliorer les conditions de circulation sur cet axe :

- Mise à trois voies de la RD 948 de Niort à Melle,
- Déviation de Vouillé – Gascougnolles (2007),
- Déviation de Mougou (2004),
- Déviation de Celles-sur-Belle (1993),
- Déviation de Melle – 1ère tranche (section ouest, liaison de la RD948 ouest et de la RD 950 vers Brioux-sur-Boutonne 1996)

L'aménagement de cet itinéraire participe au désenclavement de la l'ex-Région Poitou-Charentes et s'inscrit dans le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR). Il est destiné à canaliser les grands flux économiques et le grand transit de façon complémentaire au réseau national.

La première section d'aménagement de la RD 948 (Niort-Melle) étant arrivée à son terme, le Département des Deux-Sèvres engage la suite du programme en procédant aux études suivantes :

- La poursuite de la déviation de Melle,
- La réalisation progressive de certaines sections à déterminer sur la liaison entre Maisonnay et les Maisons-Blanches (raccordement Est de la déviation de Melle jusqu'à la RN10).

C'est donc ces 2 opérations qui sont soumises à la concertation.

I.2 Contenu du projet

Le projet soumis à la concertation consiste à :

- Poursuivre la déviation de Melle afin de permettre la mise en place de 3 voies de circulation sur la majorité du nouveau tracé. Le franchissement de la Légère nous contraint à réaliser une portion du tracé à 2 voies pour limiter le coût et l'emprise du viaduc dans cette phase d'aménagement.

- Aménager progressivement la RD948 entre Maisonnay et les Maisons-Blanches sur certaines sections

Le Département des Deux-Sèvres a choisi de scinder l'aire d'étude en 4 secteurs afin de privilégier une comparaison sur chacun des secteurs dans un premier temps plutôt que sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les 4 secteurs sont les suivants :

- Secteur 1 : De la déviation de Melle à Clussais la Pommeraie (RD 45),
- Secteur 2 : De Clussais la Pommeraie (RD 45) à Sauzé-Vaussais,
- Secteur 3 : De Sauzé-Vaussais à l'ouvrage LGV,
- Secteur 4 : De l'ouvrage LGV aux Maisons-Blanches (RN10)

Pour chacun des 4 secteurs, il a été choisi d'étudier trois variantes d'aménagement :

- Une variante 0 sans aménagement ;
- Une variante 1 en aménagement sur place ;
- Une variante 2 en déviation.

La variante 0 caractérisée par une absence d'aménagement, constituera une variante de référence pour évaluer et comparer les autres variantes vis-à-vis d'une évolution au fil de l'eau. L'analyse de cette variante permettra également de justifier la réalisation du projet d'aménagement.

La variante 2, caractérisée par un tracé neuf en déviation de la RD 948 actuelle, a fait l'objet de plusieurs propositions sur le secteur n°1 (Déviation de Melle / RD 45) et le secteur n°3 (Sauzé-Vaussais / LGV).

II. Contexte réglementaire et modalités de la concertation publique

II. 1 Objet de la concertation

La concertation publique concerne le projet de la poursuite de la déviation de Melle et la réalisation progressive de certaines sections à déterminer sur la liaison entre Maisonnay et les Maisons-Blanches (raccordement Est de la déviation de Melle jusqu'à la RN10).

Les objectifs de la concertation publique sont les suivants :

- **Inform**er largement l'ensemble des publics concernés par le projet.
- **Écouter** les avis de chacun. En effet, aujourd'hui l'ensemble du projet n'est pas arrêté : tout avis aidera au choix de la variante et à la conception de l'aménagement routier, qui pourra tenir compte des enseignements tirés de cette concertation préalable.
- **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement. Les questions posées et les avis émis lors de cette concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités, et faciliteront les prises de décisions du maître d'ouvrage

II.2 Contexte réglementaire

La concertation publique consacrée à la modernisation de la RD948 s'inscrit dans le cadre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Celui-ci prévoit l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 million d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifie l'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici.

La volonté du maître d'ouvrage

- Pour assurer une bonne appropriation du projet, le maître d'ouvrage du projet a souhaité que la concertation avec les habitants soit la plus large possible.
- Afin d'alimenter cette concertation, différentes études techniques préalables ont été engagées, de façon à ce que les réflexions et propositions reposent sur des éléments aussi consistants et fiables que possible.

Les obligations réglementaires

Conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, les modalités de la présente démarche ont été exposées lors de la réunion du 19 octobre 2015 présidée par le Président du Conseil Départemental et regroupant toutes les communes concernées. Ces Communes sont les suivantes : Saint Génard, Melle, Pouffonds, Saint-Léger de la Martinière, Sompt, Chail, Saint Vincent La Châtre, Maisonnay, Gournay-Loizé, Les Alleuds, Clussais La Pommeraie, La Chapelle-Pouilloux, Mairé L'Evescault, Sauzé-Vaussais, Plibou et Limalonges.

La Commission permanente de décembre 2015, après en avoir délibéré, a décidé d'approuver la démarche de concertation suivante pour les projets de poursuite de la déviation de Melle et de modernisation de la RD948 :

- lancement de la démarche par voie de presse
- mise à disposition dans les communes concernées par le périmètre d'études de documents d'information (dossier et plaquette de synthèse, exposant les différentes variantes telles qu'elles sont présentées en annexe 1) et recueil des observations du public par des registres disponibles pendant un mois
- création d'un accès internet spécifique, avec possibilité d'adresser un courriel d'avis ou d'observations, pendant un mois
- recueil des avis formels des communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'études, des services déconcentrés de l'Etat, des chambres consulaires,

et d'autoriser le Président du Conseil départemental à engager ladite démarche de concertation

Toutes les communes concernées ont été consultées par courrier du Président du Conseil départemental en date du 07 janvier 2016 ainsi que les chambres consulaires.

La concertation a fait l'objet des mesures de publicité préalables suivantes :

- Un communiqué de presse envoyé à la presse locale : Nouvelle République du 13/01/2016 et Courrier de l'Ouest du 12/01/2016,
- La mise à disposition d'un site spécifique à partir du 12 février 2016,
- Un affichage public le long de la RD948 et en mairies,
- La distribution de flyers.

Elle s'est déroulée du 12 janvier au 12 février 2016.

II.3 Démarche de concertation

Le Département conduit le projet en concertation avec les collectivités locales concernées.

II.4 Outils et supports de la concertation publique

Des supports de communication ont été réalisés par le Département, à la fois pour annoncer la concertation et pour expliciter le contenu du projet soumis à l'avis du public.

II.4.1 Dossier de concertation

Un dossier de concertation (consultable en mairie de Saint Génard, Melle, Pouffonds, Saint-Léger de la Martinière, Sompt, Chail, Saint Vincent La Châtre, Maisonnay, Gournay-Loizé, Les Alleuds, Clussais La Pommeraie, La Chapelle-Pouilloux, Mairé L'Évescault, Sauzé-Vaussais, Plibou et Limalonges) pendant la durée de la

concertation et sur le site internet spécifique) a été édité en 20 exemplaires A4 format paysage de 48 pages, explicitant le projet de manière détaillée (cf. annexe 1) :

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Les enjeux ;
- Le projet d'aménagement soumis à la concertation ;
- Les suites données à la concertation préalable.

II.4.2 Flyer

Des flyers, édités en 1 000 exemplaires, d'un format A5 ont été mis à disposition dans les mairies concernées (cf. annexe 2).

II.4.3 Presse

Un communiqué de presse a été réalisé lors du lancement de la phase de concertation. Ce communiqué précisait les modalités de concertation (cf. annexe 3).

Plusieurs articles de presse ont fait écho de cette démarche

II.4.4 Registre

Des registres ont été mis à disposition en mairies pendant toute la période de concertation du 12 janvier au 12 février 2016.

II.4.5 Site internet

Un site internet spécifique au projet a été créé par le Département : <http://modernisation-rd948.fr>.

Les documents disponibles en téléchargement y ont été insérés (dossier concertation, support de présentation de la réunion publique..).

Un recueil d'avis par courriel a été mis en œuvre.

Les avis recueillis par courriels et courriers ont été recueillis par la Direction des Routes et des Transports (Agence Technique Territoriale du Mellois et Haut Val de Sèvre) auprès de laquelle ces documents peuvent être consultés.

III. Bilan de la concertation publique

III.1 Bilan quantitatif

La concertation publique a permis une information et une participation significative du public.

Sur le plan quantitatif, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants :

- **Réunion** du Président Conseil Départemental du 19 octobre 2015 : 13 communes y étaient représentées.
- **Registres** :
Ces registres ont permis de recueillir 23 observations dont celles de certains maires éventuellement et réparties de la manière suivante :
 - Saint Génard : aucune observation,
 - Melle : 1 observation,
 - Pouffonds : aucune observation,
 - Saint Léger de la Martinière : aucune observation,
 - Sompt : aucune observation,
 - Chail : 4 observations,
 - Saint Vincent La Châtre : aucune observation,
 - Maisonny : 4 observations,
 - Gournay-Loizé : 3 observations,
 - Les Alleuds : aucune observation,
 - Clussais La Pommeraie : 4 observations,
 - La Chapelle-Pouilloux : 1 observation,
 - Mairé L'Évescault : 1 observation,
 - Sauzé-Vaussais : 1 observation,
 - Plibou : 2 observations,
 - Limalonges : 2 observations.

La teneur des remarques recueillies est synthétisée page 18.

- **Site internet** :
 - Plus de 1 700 visites sur la page internet concernant le projet ont été comptabilisées durant la période de concertation publique.
 - Plus de 7 000 pages vues.
- **Courriels** transmis au maître d'ouvrage : 118 avis ont été recueillis par courriels et courriers.
- **Courriers** transmis au maître d'ouvrage : 6 courriers de collectivités territoriales ou associations et 9 délibérations de communes ont été adressés au Président du Conseil départemental.

III.2. Bilan qualitatif des points de vue exprimés et analyse du maître d'ouvrage

III.2.1 Teneur des échanges lors de la réunion du 19 octobre 2015 :

La réunion s'est tenue dans des conditions qui ont permis une libre expression des points de vue et avis des participants.

Lors de cette réunion, le bureau d'études EGIS a présenté la synthèse des études menées, les conclusions du diagnostic et les propositions de variantes visant à contourner les bourgs traversés (déviation) ou à aménager sur place l'infrastructure existante.

Les principales préoccupations exprimées lors de cette réunion sont les suivantes :

- Les négociations en cours pour l'agrandissement de la base logistique d'Intermarché de Gournay
- L'accroissement du trafic poids lourds et les accidents sur la RD948
- Les opérations identifiées dans la convention liant le Département et la Région
- Les priorités à donner aux différentes phases de ce projet que sont la déviation de Melle, la déviation de Sauzé-Vaussais et l'aménagement de certaines sections de la RD948 à déterminer.
- Les nuisances sonores liées à la réalisation des déviations
- Les réserves foncières pour la déviation de Melle

Commentaire du maître d'ouvrage :

Une réunion avec les dirigeants de la base logistique d'Intermarché de Gournay pourrait être organisée afin de présenter les éléments exposés et pouvant justifier son maintien sur notre territoire.

L'aménagement entre Melle et les Maisons Blanches se pose en terme de trafic et plus particulièrement en ce qui concerne l'accroissement de poids lourds sur cette infrastructure qui compte, sur certaines sections, 10 000 véhicules/jour entre Melle et le Cerizat ainsi qu'en terme de caractéristiques géométriques.

La question est de s'entendre sur les priorités que se donnera le territoire. À ce stade, les priorités sont : 1° déviation de Melle 2° déviation de Sauzé-Vaussais 3° aménagements RD948.

III.2.2 Teneur des avis écrits

III.2.2.1 Les délibérations des communes :

Sur les 16 communes consultées, 11 communes se sont prononcées : 9 ont délibéré et parmi celles n'ayant pas délibéré, 2 avis de maire ont été portés au registre (cf tableau ci-dessous).

Délibérations et avis communes					
Communes	Date délibération	Avis du Conseil municipal	Avis du maire porté au registre	Secteur	Bilan
Saint Génard	09/02/16	Favorable tracé Nord de la déviation de Melle		Déviation de Melle – 2ème Tranche	Tracé Nord de la déviation : 3 communes Et V1 : 1 commune
Melle	24/02/16	Favorable tracé Nord de la déviation de Melle			
Pouffond	09/02/16	Favorable tracé Nord de la déviation de Melle			
Saint Léger de la Martinière					
Sompt					
Chail	04/02/16	TS/V1	TS/V1		
Saint Vincent la Châtre					
Maisonny			S1/V1	Secteur 1 Maisonny RD45	V1 : 2 communes Et V2 : 1 commune
Gournay-Loizé	03/02/16	Favorable à la modernisation de la RD948	Favorable à la modernisation de la RD948		
Les Alleuds	08/02/16	S1/V1			
Clussais la Pommeraie			S1/V1 et S3/V2		
La Chapelle Pouilloux					
Mairé L'Evescault	22/02/16	Favorable déviation Melle S1/V1 S2/V2 S3/V2 S4/V1		Secteur 2 RD45 Sauzé	V2 : 1 commune V1 : 1 commune
Sauzé-Vaussais	18/01/16	S3/V1		Secteur 3	V1 : 1 commune V2 : 1 commune
Plibou					
Limalonges	01/02/16	S1/V2 S2/V1 S3/V2 S4/V0		Secteur 4 Sauzé RN10	V0 : 1 commune
Rappel : V0: Sans aménagement ; V1 : Aménagement sur place ; V2 : Déviation TS : Toutes sections					

Les avis exprimés par les communes sont les suivants :

La Commune de **Saint-Génard** a délibéré le 09 février 2016 **en faveur du tracé nord de la déviation de Melle** 2ème tranche.

La Commune de **Melle** a délibéré le 24 février 2016 **en faveur du tracé nord de la déviation de Melle** et a confirmé " la demande d'un rond-point et non pas d'un pont ou d'un échangeur à l'intersection de la RD948 avec la future déviation ".

La Commune de **Pouffonds** a délibéré le 09 février 2016 en faveur de la 2ème tranche de la **déviation de Melle, tracé Nord**. Cette délibération stipule par ailleurs : "la commune de Pouffonds étant largement impactée, nous souhaitons être informés et concertés sur l'évolution du projet. Nous avons quelques interrogations sur l'utilité du tracé de "la petite forêt" jusqu'à Maisonnay, si la route jusqu'à Sauzé-Vaussais est seulement aménagée. Nous souhaitons aussi qu'il n'y ait pas de perte de foncier pour les exploitations impactées et un réaménagement foncier sera nécessaire. Il serait bon de faire un cheminement des routes secondaires".

La Commune de **St Léger de la Martinière** n'a pas délibéré sur le projet de modernisation de la RD948.

La commune de **Sompt** n'a pas délibéré sur le projet de modernisation de la RD948.

La Commune de **Chail** a délibéré le 04 février 2016 en faveur de la **variante 1 aménagement sur place jusqu'aux " Maisons Blanches "**. Cette délibération précise " Il est dommage qu'il n'y ait plus d'explication concernant le tracé allant de Melle jusqu'au raccordement avant Maisonnay. Il paraît plus sage de maintenir le tracé jusqu'aux Maisons Blanches en se servant au maximum de la RD948 existante. Cela serait moins "mangeur" de terre agricole. Le carrefour du Cerizat étant aménagé par un rond-point, permettrait aux véhicules poids lourds d'accéder plus facilement au restaurant routier qui est situé là ".

La Commune de **St Vincent La Châtre** n'a pas délibéré sur le projet de modernisation de la RD948.

La Commune de **Maisonnay** n'a pas délibéré sur le projet de modernisation de la RD948. Toutefois le conseil municipal réuni le 11 février 2016 a porté au registre mis à la disposition du public en la personne du maire un **avis favorable pour l'aménagement de la RD948 existante**. Plus spécifiquement, il est précisé que ces aménagements sont "conditionnés par plusieurs points :

- Aménagement sérieux de la traversée de Maisonnay en terme de Sécurité et Vitesse
- Protection renforcée du Groupe Scolaire "Louis BINEAU" avec l'éclairage et la sécurisation du passage piétons en priorité.
- L'Aménagement systématique de "tourne à gauche" sur la RD948, indispensable aux usagers de la commune.

Le Conseil municipal émet un avis défavorable à la variante "déviation de Maisonnay" considérant l'emprise foncière considérable et le non accès sur le plan présenté à la base logistique INTERMARCHÉ de Gournay dans l'état actuel du projet mis à la concertation".

La commune de **Gournay-Loizé** a délibéré le 03 février 2016 et a donné à l'unanimité un **avis favorable à l'amélioration de la RD948**. Par ailleurs, le maire a indiqué au registre l'importance d'une amélioration de l'accès à la base logistique d'Intermarché et à l'usine SOLVAY DUPONT.

La commune de **Les Alleuds** a délibéré le 08 février 2016 en faveur de la **variante 1 aménagement sur place sur le secteur 1** (De la déviation de Melle à

Clussais la Pommeraie (RD 45)) considérant que la variante 2 (déviation) " impliquerait un investissement financier plus important, nécessiterait un aménagement pour conserver l'activité locale et entraînerait une emprise trop importante sur les terres agricoles. "

La Commune de **Clussais La Pommeraie** n'a pas délibéré sur le projet de modernisation de la RD948 mais le maire a porté au registre sa préférence pour l'**aménagement sur place du secteur 1** (De la déviation de Melle à Clussais la Pommeraie (RD 45)) en insistant sur l'aménagement des traversées de bourgs et des carrefours avec la RD110 et la RD45, les autres voies secondaires pouvant être rabattues sur ces mêmes RD. Concernant le secteur 3 (Sauzé-Vaussais), le maire s'est prononcé en faveur de la déviation.

La Commune de La **Chapelle-Pouilloux** n'a pas délibéré sur le projet de modernisation de la RD948.

La Commune de **Mairé L'Évescault** a délibéré le 22 février 2016 **en faveur des déviations de Melle et Sauzé-Vaussais** et sur les autres secteurs pour un aménagement de la voie existante.

La Commune de **Sauzé-Vaussais** a délibéré le 18 janvier 2016 **en faveur de l'aménagement sur place de la RD948**. Cette délibération précise par ailleurs :
"Considérant ;

- qu'il convient de préserver les zones d'activités conformément aux observations du registre de concertation,
- qu'il convient de limiter la perte des terres agricoles (déjà impactées par le passage de la LGV),

Les membres du Conseil municipal, après en avoir délibéré ; privilégient l'aménagement sur place de la RD948 moyennant des mesures de sécurité extrêmement élevées par des dispositifs de réduction de la vitesse des véhicules et par un accès au Collège "Anne Franck" hors emprise départementale. L'ensemble des cheminements piéton et cycliste sur la traversée du bourg devra être également sécurisé".

La Commune de **Plibou** n'a pas délibéré sur le projet de modernisation de la RD948.

La Commune de **Limalonges** a délibéré le 1^{er} février 2016 et se prononce :

Les avis exprimés sont les suivants :

- secteur 1 : déviation de Melle à RD45
 - V0 : Pas d'aménagement : 1 avis favorable
 - V1 : aménagement sur place : 3 avis favorables
 - V2 : déviation : 4 avis favorables
 - 4 abstentions
- secteur 2 : de RD45 à Sauzé
 - V0 : Pas d'aménagement : 4 avis favorables
 - V1 : aménagement sur place : 5 avis favorables
 - V2 : déviation : 2 avis favorables
 - 1 abstention
- secteur 3 : de Sauzé à LGV
 - V0 : Pas d'aménagement : 1 avis favorable

- V1 : aménagement sur place : 3 avis favorables
- V2 : déviation : 7 avis favorables
- 1 abstention
- secteur 4 : de LGV à RN10
 - V0 : Pas d'aménagement : 5 avis favorables
 - V1 : aménagement sur place : 3 avis favorables
 - V2 : déviation : 0 avis favorable
 - 4 abstentions

III.2.2.2 Le Pays Mellois

Le Pays Mellois a fait part de ses remarques par courrier du 10 février 2016.

Les élus du Pays Mellois réunis au sein du Syndicat Mixte du Pays, considérant l'importance de ce projet pour leur territoire, notamment au regard des enjeux du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en cours d'élaboration, accueillent très favorablement ce projet.

Des réserves sont toutefois émises concernant :

- la capacité de ce projet à répondre aux besoins du Pays Mellois ;
- l'enjeu de développement que constitue la RD948 reliant La Rochelle et Nantes à Limoges et à l'Est de la France.

Au regard des enjeux identifiés dans le SCoT du Pays Mellois, les éléments à approfondir sont les suivants :

- l'importance de la RD948 dans les déplacements au sein du nouveau périmètre régional, dans les connexions transversales Est-Ouest et pour l'accès au Sud des Deux-Sèvres ;
- concernant l'économie, l'axe permet la connexion au pôle multimodale de Niort-Saint Florent (Niort terminal) et le désenclavement des zones d'activités entre Niort et les Maisons-Blanches et doit donc être traité de façon homogène sur l'ensemble du tracé Niort-RN10 ;
- l'accès à la base logistique d'Intermarché de Gournay, premier employeur du Mellois, doit être dimensionné au trafic induit par son activité et devra faire l'objet d'une concertation particulière.

En matière de sécurité, le Pays Mellois doute de l'efficacité des aménagements sur place en traverse de village par ailleurs préjudiciables à la fluidité du trafic et générateurs de nuisances sonores pour les habitants. **Les déviations sont à privilégier** en concertation avec les communes concernées.

Le projet ne semble pas assez ambitieux et suscite questionnements des élus qui pourraient être abordés lors de réunions de travail complémentaires.

III.2.2.3 Avis des organismes consulaires

III.2.2.3.1 Chambre d'Agriculture des Deux-Sèvres :

La Chambre d'Agriculture (CA) des Deux-Sèvres a été consultée sur cette concertation en date du 26 janvier 2016 et s'est prononcée par courrier du 11 février 2016

en faveur de l'aménagement sur place de la RD948.

Les éléments motivant ce choix et dont les divers scénarii devront tenir compte sont notamment :

- la limitation de la consommation d'espaces agricoles ;
- la qualité agronomique des terres sur les sections 1 et 2 ;
- la rupture artificielle créée par les déviations amplifiant le phénomène d'extension urbaine ;
- la prise en compte des structures des exploitations afin de limiter les ruptures au sein des exploitations les allongements de parcours ;
- la présence de canalisations et forages de longs ou à proximité de la RD948 ;
- la prise en compte de contrats environnementaux ou liés à des structures coopératives ;
- la nécessité de créer des réserves foncières suffisantes notamment sur le secteur déjà impacté par la LGV ;
- la réduction et la compensation en termes de foncier et de nuisances pour les élevages des conséquences économiques pour l'activité agricole.

En outre, il est fait remarqué que l'analyse sur le secteur 2 " RD45 à Sauzé-Vaussais " des surfaces agricoles impactées pour l'activité agricole devra être complétée pour en mesurer l'impact.

III.2.2.3.2 Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres :

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) des Deux-Sèvres a été consultée par courrier en date du 26 janvier 2016 et a fait part de ses remarques par courrier en date du 18 février 2016.

La CCI indique que ce projet doit permettre d'améliorer la desserte du Mellois et les destinations vers Angoulême, Limoges et le Centre de la France via la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) tout en sécurisant les flux.

L'absence de calendrier des travaux, hormis 2019 pour le contournement de Melle, et de celle de l'approche financière des options sont déplorées.

Les accès vers les centres-bourgs sont à privilégier pour maintenir les dynamiques commerciales **quel que soit l'itinéraire retenu.**

III.2.2.3.3 Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Deux-Sèvres :

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Deux-Sèvres a été consultée par courrier le 26 janvier 2016 et n'a pas répondu.

III.2.2.4 Avis des associations et syndicats :

III.2.2.5 Le Comité de Bassin d'Emploi (CBE) :

Lors de son Conseil d'administration du 3 février 2016, le Comité de Bassin d'Emploi du Mellois a délibéré sur le projet de modernisation de la RD948 et s'est exprimé en faveur des **contournements de bourgs** garantissant la sécurité tout en assurant la fluidité indispensable au trafic, de cet axe routier transversal appelé à évoluer à partir de La Rochelle via Niort avec le développement de Niort terminal et de la sortie d'autoroute à Vouillé jusqu'à la RN10.

Le CBE du Mellois restera attentif à l'impact sur l'emploi local de ce chantier en tant que facilitateur des clauses sociales d'insertion dans les marchés publics.

III.2.2.5.1 L'association Deux-Sèvres Nature Environnement

Par courrier du 8 février 2016, l'association Deux Sèvres Environnement a livré une première analyse du dossier.

Concernant la déviation de Melle, l'association souhaite que le projet respecte la transparence de la Vallée de Légère par la mise en œuvre d'un viaduc et la réalisation d'ouvrages permettant les déplacements des espèces d'un habitat à l'autre.

Elle note l'amélioration de la situation par rapport aux risques de pollutions accidentelles et attend l'interdiction aux poids lourds de l'ancienne RD948 après la mise en service de la 2ème tranche de la déviation de Melle afin de répondre aux objectifs du programme Re'source notamment vis à vis du captage de Marcillé.

En ce qui concerne le projet de modernisation entre Maisonnay et les Maisons Blanches, compte tenu de l'enjeu écologique de la zone d'étude qualifiée de fort sur l'ensemble du tracé, l'association demande une limitation maximum des emprises afin d'éviter la destruction de milieux et la destructuration du système bocager. Pour toutes ces raisons, elle se prononce **en faveur des aménagements sur place**.

Par ailleurs, l'association sollicite la prise en compte des enjeux suivants :

- Les impacts visuels et sonores ainsi que l'amélioration du confort et de la sécurité en traversées de hameaux,
- Le respect du fonctionnement hydraulique et écologique au niveau de la Vallée de la Péruse (Sauzé-Vaussais),
- La qualification des incidences sur les espèces et habitats des sites N2000 ZPS Lezay-La Mothe et ZPS Plaine de Villefagnan compte tenu de leur intérêt ornithologique majeur,
- L'impact cumulé de la LGV sur le secteur de Sauzé-Vaussais.

III.2.3 Registres

Le détail de l'avis des maires éventuellement porté au registre de leur commune est repris au chapitre " délibérations " et est aussi comptabilisé en tant qu'avis dans ce chapitre " Registres ".

La répartition des avis portés aux registres entre

V1 : la variante 1 " aménagements sur place "

et

V2 : la variante 2 " déviations "

sur les secteurs

S1 : Secteur 1 " De la déviation de Melle à Clussais la Pommeraie (RD 45) ",

S2 : Secteur 2 " De Clussais la Pommeraie (RD 45) à Sauzé-Vaussais ",

S3 : Secteur 3 " De Sauzé-Vaussais à l'ouvrage LGV ",

S4 : Secteur 4 " De l'ouvrage LGV aux Maisons-Blanches (RN10) ",

s'établit comme suit :

2ème tranche déviation Melle et modernisation de la RD948
Concertation publique du 12/01 au 12/02/2016

Avis portés aux registres				
Registre	Nbre observations *	Avis registre	Secteur	Bilan
Saint Génard	0		Déviaton de Melle – 2ème Tranche	Favorable à la déviation de Melle 2ème tranche: 1 V1: 1 à partir de la petite forêt V2 : 2 avec adaptation Échangeur Cerizat
Melle	1	1 Fav. Dév. Melle		
Pouffonds	0			
Saint Léger de la Martinière	0			
Sompt	0			
Chail	4	1 V1 partiel 2 V2 avec adaptation échangeur Cerizat		
Saint Vincent la Châtre	0			
Maisonnay	4	3 S1/V1	Secteur 1 Maisonnay RD45	V1 : 5 TS/V1 : 2 V2 : 0 TS/V2 : 3
Gournay-Loizé	3	1 TS/V2 1 Favorable		
Les Alleuds	0			
Clussais la Pommeraie	4	2 S1/V1 1 S3/V2 1 TS/V1		
La Chapelle Pouilloux	1	(1 TS/V1)	Secteur 2 RD45 Sauzé	V1 : 0 TS/V1 : 2 V2 : 1 TS/V2 : 3
Mairé L'Evescault	1	1 S2/V2		
Sauzé-Vaussais	1	1 S3/V2 avec adapt.	Secteur 3	V1 : 0 TS/V1 : 2 V2 : 2 Avec adaptation TS/V2 : 3
Plibou	2	1 TS/V1 1 Fav.	Secteur 4 Sauzé RN10	V1 : 1 TS/V1 : 2 V2 : 0 TS/V2 : 3
Limalonges	2	1 S4/V1 1 TS/2x2 Voies		
Total	23			

* y compris avis maires

Rappel : V0: Sans aménagement ; V1 : Aménagement sur place ; V2 : Déviation TS : Toutes sections

Certains secteurs n'ayant pas été spécifiés dans l'avis porté au registre permettant néanmoins d'apprécier le choix de la variante (V ou V2), il a été considéré dans ce cas que ce choix portait sur l'ensemble du tracé (TS : Toutes sections).

III.2.3.1 Commune de Saint Génard

Aucun avis n'a été porté au registre déposé en mairie.

III.2.3.2 Commune de Melle (1 observation)

Un avis en faveur de la déviation de Melle 2ème tranche a été porté au registre déposé en mairie. Il fait état notamment des nuisances sonores et des vibrations pour les riverains liées à la circulation des poids lourds sur les RD950 et 948 ainsi que des difficultés d'accès à leur propriété.

III.2.3.3 Commune de Pouffonds

Aucun avis n'a été porté au registre déposé en mairie.

III.2.3.4 Commune de Saint Léger de la Martinière

Hormis une copie d'un article de presse de la Nouvelle République du 17/10/1993 annonçant le démarrage de la 1ère tranche de la déviation de Melle, aucun avis n'a été porté au registre déposé en mairie.

III.2.3.5 Commune de Sompt

Aucun avis n'a été porté au registre déposé en mairie.

III.2.3.6 Commune de Chail (4 observations dont celle du Maire)

L'avis du maire porté au registre est repris dans la chapitre " délibérations ".

Les observations portées au registre déposé en mairie (3) portent essentiellement sur l'échangeur de la RD737 (route de Chef-Boutonne) à éloigner des habitations et les mesures de réduction des nuisances sonores à mettre en œuvre (2).

Un document analysant en détail le dossier de concertation a également été joint au registre : Concluant en faveur de l'aménagement sur place de l'ensemble du tracé entre Maisonnay et la RN10, il fait remarquer que ce concept pourrait être repris pour la déviation de Melle et sa prolongation jusqu'à Maisonnay. Cette étude

analyse sur les 4 secteurs du projet les impacts des déviations sur les terrains agricoles et les zones de chasse. Il liste également les chemins et zones boisées à rétablir et pointe par ailleurs l'absence aux tableaux des pages 7 à 11 du dossier de concertation des 5 enjeux Bâti/Déplacements/Géométrie/Profil en long/Échange et rétablissements.

III.2.3.7 Commune de Saint Vincent La Châtre

Aucun avis porté au registre déposé en mairie.

III.2.3.8 Commune de Maisonnay (4 observations dont celle du Maire)

L'avis du maire porté au registre est repris dans la chapitre " délibérations ".

Les observations portées au registre déposé en mairie (3) se prononcent essentiellement en faveur de l'aménagement sur place du secteur 1 (déviation Melle/RD45) (3). Les craintes évoquées par rapport à la réalisation d'une déviation concernent la consommation de terres agricoles, la disparition des commerces et la suppression de chemins piétonniers.

Concernant l'aménagement de la traverse du bourg, le franchissement en sécurité de la RD948 par les riverains, les plantations le long de l'axe sont des éléments qui conditionneront la réussite du projet.

III.2.3.9 Commune de Gournay-Loizé (3 observations dont celle du Maire)

L'avis du maire porté au registre est repris dans la chapitre " délibérations ".

Les observations portées au registre déposé en mairie (2) se prononcent en faveur du projet de modernisation de la RD948 (1) et de la réalisation de déviations (1) jugeant les aménagements sur place inadaptés à la liaison Niort/Limoges. La mise en place de grillage à gibier est également évoquée.

III.2.3.10 Commune de Les Alleuds

Aucune observation n'a été portée au registre déposé en mairie.

III.2.3.11 Commune de Clussais La Pommeraie (4 observations dont celle du Maire)

L'avis du maire porté au registre est repris dans la chapitre " délibérations ".

Les observations portées au registre déposé en mairie expriment des avis en faveur des aménagements sur place (3) pour le secteur 1 – Maisonnay/RD45 notamment en raison des nuisances sonores, de la consommation de terres agricoles et des coupes de haies engendrées par la création des déviations.

Un avis en faveur de la déviation de Sauzé-Vaussais a également été porté au registre.

Sont également évoqués le projet d'implantation d'éoliennes sur la commune de Clussais la Pommeraie et l'installation de radar.

III.2.3.12 Commune de La Chapelle-Pouilloux

Si aucune observation n'a été portée au registre déposé en Mairie, un pli également déposé en mairie de Chail, fait état de remarques et avis sur le dossier de concertation. Ils sont exposés au paragraphe concernant la commune de Chail.

III.2.3.13 Commune de Mairé L'Évescault (1 observation)

Si aucune observation n'a été portée au registre déposé en mairie, une lettre a été remise en mairie se prononçant en faveur de la déviation au lieu-dit " les Brousses " (secteur 2 – RD45/Sauzé-Vaussais) et mettant en avant le non respect actuel des limitations de vitesse ainsi que l'impraticabilité des accotements de la RD948 existante.

III.2.3.14 Commune de Sauzé-Vaussais (1 observation)

Un avis a été porté au registre déposé en mairie afin d'attirer l'attention de deux habitations riveraines de la RD948 et situées avant l'amorce du projet de déviation de Sauzé-Vaussais et de la RD15.

Une demande de prise en compte des nuisances sonores et des difficultés d'accès lors de la réalisation de la déviation (accès dédiés, limitation de vitesse et ralentisseur) a été portée à notre connaissance.

III.2.3.15 Commune de Plibou (2 observations)

Les observations portées au registre déposé en mairie se prononcent en faveur de l'aménagement de portion à 3 voies sur le tracé existant (1) ou en faveur d'une solution pour le désenclavement du Mellois et du Civraisien (1).

III.2.3.16 Commune de Limalonges (2 observations)

L'avis du maire porté au registre est repris dans la chapitre " délibérations ".

Les observations portées au registre déposé en mairie ou remises sous pli (2) attirent l'attention sur un territoire déjà dénaturé par la construction de la ligne LGV qui rend injustifié la création d'un axe parallèle à la RD948 actuel sur le secteur Sauzé-Vaussais RN10 (1) ou plaide en faveur de la réalisation d'une 2X2 voies au Nord de la RD948 actuelle entre Niort et la RN10.

III.2.4 Courriels et courriers de particuliers

118 courriels de particuliers ont été reçus par l'intermédiaire du site internet.

La répartition des avis entre variante 1 (V1) " aménagements sur place " et variante 2 (V2) " déviation " s'établit comme suit :

**2ème tranche déviation Melle et modernisation de la RD948
Concertation publique du 12/01 au 12/02/2016**

Courriels reçus

Section/Variante	Avis		Bilan		
	Favorable	Défavorable	V1	V2	Total
Déviation Melle/V. Nord bis	6				
Déviation Melle/V. Sud	2				
Déviation Melle/Observations sans avis	3				
Déviation Melle/Questions sans avis	5				
			V1	V2	Total
S1/V1	9		9		22
S1/V2	6			6	19
S1 :Observations sans avis	1				
S1 :Questions sans avis	2				
S2/V1	2		2		15
S2/V2	10			10	23
S3/V1	3		3		16
S3/V2	11			11	24
S4/V1	3		3		16
S4/V2	1			1	14
S4 :Observations sans avis	2	1			
TS/V1	13		13		
TS/V2	13			13	
TS/Observations sans avis	6				
TS/Favorable à une 2x2V	8				
Non défini/Favorable au projet	3				
Erreur ou doublon	7				
Divers	1				
Total	117	1			
Nombre de courriels reçus	118				

Le contenu des observations formulées est synthétisé ci-dessous :

III.2.4.1 La déviation de Melle

Si tous les avis s'accordent à souligner l'intérêt du lancement de la 2ème tranche de la déviation de Melle selon le tracé nord (sauf deux avis en faveur du tracé sud), certaines observations méritent d'être rapportées afin d'être prises en compte dans l'élaboration du projet :

- la nécessité de limiter l'impact sur les terres agricoles en instaurant un réaménagement foncier et en créant des réserves foncières visant également à limiter les déplacements des engins agricoles le long du futur tracé ;
- la mise en œuvre de créneaux de dépassement et de voie de dégagement pour faciliter les mouvements de sortie ou de traversée de l'infrastructure ;
- la prise en compte de pistes cyclables ;
- la création de points d'échanges (rond point) au niveau du Cerizat et Saint-Léger de la Martinière afin de réserver au trafic local l'utilisation de l'ancienne RD948 ;
- la prise en compte de l'exploitation ultérieure et de la sécurité des agents d'entretien.

Par ailleurs, certaines questions se font jour concernant :

- l'avancement du dossier ;
- le tracé plus précis du projet ;
- la circulation du trafic de la RD948 durant les travaux.

III.2.4.2 L'aménagement de la RD948 entre Maisonnay et la RN10

Si la majorité des avis souligne l'intérêt, parfois l'urgence, du projet de modernisation de la RD948, deux points de vue s'opposent à part égale (13 avis de part et d'autre toutes sections confondues) en ce qui concerne les aménagements à réaliser.

Ainsi, les partisans de **déviations sur l'ensemble du tracé entre Maisonnay et Les Maisons-Blanches** considèrent cette infrastructure comme un axe majeur entre l'Atlantique et le Centre Est de la France devant assurer la fluidité des échanges entre Limoges et La Rochelle via la RN10 et l'A10 ou Limoges et Nantes via l'A83.

L'inadéquation de la variante 1 (aménagement sur place) au statut de Réseau Routier d'Intérêt Régional reconnu à la RD948 est dénoncée au regard du trafic important écoulé principalement celui des Poids Lourds.

La variante 2 " déviation " à 3 voies est privilégiée bien que la réalisation d'un projet à 2X2 voies soit souvent évoquée (8 avis favorables) afin de privilégier l'attractivité, principalement économique, du territoire du Sud Deux-Sèvres et l'interconnexion avec le pôle multimodale de Niort Saint-Florent notamment.

Les arguments concernant le gain de temps sur les trajets domicile/travail et la dispersion de l'habitat hors des grands centres urbains favorisant leur désengorgement et la redynamisation des zones rurales ainsi que la revitalisation de leur économie sont également avancés pour le choix d'un tracé en déviation sur tous les secteurs de Maisonnay aux Maisons-Blanches.

Par ailleurs, les personnes se prononçant en faveur de l'**utilisation de l'infrastructure existante de la RD948**, motivent leur choix au vu des conséquences considérées plus faibles sur l'environnement (respect de la faune, maillage des haies...) et les terres agricoles déjà largement impactées notamment sur le secteur 4 par la construction de la LGV, de parcs éoliens ou de silos.

Le coût, présumé inférieur à la création de déviation est également un argument plaidant en faveur des aménagements sur place.

III.2.4.3 Le secteur 1 entre Maisonnay et Clussais la Pommeraie (RD45)

Sur ce secteur, les avis émis se prononcent **en faveur des aménagements sur place** (9 contre 6).

En effet, viennent s'ajouter aux arguments d'impact sur l'environnement et sur l'agriculture évoqués plus haut, la perte de la valeur immobilière et économique ainsi que les nuisances sonores et visuelles engendrées par la création d'une déviation.

Dans le cadre d'aménagements sur place, les difficultés des mouvements de traversée de la RD948 aux carrefours avec la RD110 (Les Alleuds – Clussais la Pommeraie) et avec la voie communale au niveau de Bois Roger sont signalés.

Par ailleurs, concernant l'agglomération de Maisonnay, certaines questions relatives aux mesures d'isolation acoustique et contre la pollution à envisager sont formulées. La sécurisation de la traversée de la RD948 au niveau de l'école retient également l'attention.

À contrario, les défenseurs de la déviation sur ce secteur considèrent les limitations de vitesse dans les traverses de bourg comme illusoire et invoquent l'avantage d'une moindre perturbation du trafic sur la RD948 existant durant les travaux d'une déviation. Ils s'interrogent par ailleurs sur les financements mis en place par la Région et incitent la Grande Communauté de Communes du Mellois à être partenaire financier de cette opération.

III.2.4.4. Le secteur 2 entre Clussais la Pommeraie (RD45) et Sauzé-Vaussais

Sur ce secteur, se dégage nettement des avis **en faveur d'une déviation du hameau de " Les Brousses "** (10 contre 2) même si les arguments pour la préservation de l'environnement et l'aspect financier s'y opposent dans le cadre de la variante 1 – aménagement sur place.

En effet, ce choix semble dicté par le souhait de redonner vie à ce hameau. La création d'une déviation résolvant les problèmes de visibilité liés au profil en long générateur d'accidents.

Par ailleurs, la limitation de vitesse proposée pour les aménagements sur place apparaît comme un obstacle au flux de la circulation propice aux ralentissements et aux bouchons engendrant accidents et pollution.

Si toutefois la variante 1 était retenue, la problématique des bus scolaires devrait être prise en compte (traversée d'enfants).

III.2.4.5 Le secteur 3 de Sauzé-Vaussais à l'ouvrage LGV

Sur cette section, les avis apparaissent **en faveur de la déviation de Sauzé-Vaussais** (11 contre 3).

En effet, cette solution, outre qu'elle éviterait les interférences avec le trafic local de la zone d'activités Est de Sauzé-Vaussais, permettrait de contourner le collège et de faciliter la sortie de la caserne des pompiers tout en limitant les nuisances sonores sur les riverains de l'actuelle RD948. Il est toutefois demandé que le projet soit écarté le plus au nord possible, toujours pour limiter le bruit et pour que les accès des deux maisons situées à l'Ouest de Sauzé-Vaussais au niveau de la zone de limitation à 70 km/h soient pris en compte dans le tracé de la déviation.

Concernant la variante 1 " aménagement sur place ", ses défenseurs sont préoccupés par le maintien de l'attractivité des zones d'activités et commerciales de Sauzé-Vaussais ainsi que par la préservation des terrains agricoles. Pour ce choix, des demandes d'aménagements de carrefours giratoires sécurisant l'accès du collège entre la rue de l'Église et celle du gymnase d'une part et au niveau du pont de la LGV d'autre part sont évoquées.

III.2.4.6 Le secteur 4 de l'ouvrage LGV aux Maisons-Blanches (RN10)

Très peu d'avis ont été formulés pour ce secteur (3 avis dont 2 en faveur des aménagements sur place).

Hormis la préservation des terres agricoles, plusieurs demandes en marge de la variante " aménagement sur place " sont à signaler :

- sécurisation des accès pour les habitations restantes ;
- isolation acoustique ;
- réalisation d'un contournement de " la Crouzille " ;
- suppression du tourne-à-gauche de la RD113E.

Tout ceci afin de pouvoir mettre en œuvre une 3 voies sur toute la longueur de la section.

Une observation est à noter concernant la réalisation de la déviation (variante 2) : la surface entre la déviation et les villages devrait être aménagée en zone boisée.

III.2.4.7 Bilan statistique de la concertation

Modernisation de la RD948 entre Maisonnay et les Maisons Blanches
Concertation publique du 12/01 au 12/02/2016

Synthèse des avis formulés

Communes	Secteur	Bilan avis communes	Bilan avis registres	Bilan avis courriels	Institutionnels	
Maisonnay	Secteur 1 Maisonnay RD45	V1 : 2 communes Et V2 : 1 commune	V1: 7 V2: 3	V1: 22 V2:19	V1:3 V2 :3	V1:34 V2 :26
Gournay-Loizé						
Les Alleuds						
Clussais la Pommeraie						
La Chapelle Pouilloux	Secteur 2 RD45 Sauzé	V2 : 1 commune V1 : 1 commune	V1 :2	V1: 15	V1:3	V1:21
Mairé L'Evescault			V2 : 4	V2: 23	V2 :3	V2 :31
Sauzé-Vaussais	Secteur 3	V1 : 1 commune V2 : 1 commune	V1 : 2 V2 :5	V1: 16 V2: 24	V1:3 V2 :3	V1:22 V2 :33
Plibou	Secteur 4 Sauzé RN10	V0 : 1 commune	V1 : 3	V1: 16 V2: 14	V1:3	V0 : 1 V1: 21 V2 :20
Limalonges			V2 : 3		V2 :3	
Rappel : V0: Sans aménagement ; V1 : Aménagement sur place ; V2 : Déviation						

Déviations de Melle 2ème tranche

Synthèse des avis formulés

Communes	Secteur	Bilan avis communes	Bilan avis registres	Bilan avis courriels	Institutionnels
Saint Génard	Pour information Déviation de Melle – 2ème Tranche	V2 (Tracé Nord de la déviation) : 3 communes Et V1 : 1 commune	Favorable à la déviation de Melle 2ème tranche: 1 V2 : 3 dont 2 avec adaptation Échangeur Cerizat Et 1 avec V1 à partir de la petite forêt	Déviation Melle/V.Nord bis: 6 Déviation Melle/V.Sud : 2	V1:3 V2 :3
Melle					
Pouffond					
Saint Léger de la Martinière					
Sompt					
Chail					
Saint Vincent la Châtre					

IV. Conclusions du Maître d'Ouvrage – Orientations données au projet
IV.1 Conclusions du maître d'ouvrage

La concertation publique a permis une information et une participation significative du public largement favorable à la modernisation de la RD948 entre Melle et les Maisons-Blanches.

Elle a mis en exergue 4 sujets de préoccupations du public :

- L'insécurité liée à l'accroissement du trafic poids lourds et des accidents sur la RD948 dans le cas de variantes "aménagement sur place "
- Le maintien de l'activité économique (base logistique d'Intermarché de Gournay, prestataires de service, zones d'activités et commerciales) en cas de déviation
- La consommation des terres agricoles dans le cas de variantes " déviations "
- Les nuisances sonores pour les riverains de la l'actuelle et future RD948

Ainsi sur la base de l'analyse multicritères soumise à la concertation et de l'ensemble des avis recueillis les orientations selon les sections sont les suivantes:

Pour le secteur 1 : De la déviation de Melle à Clussais la Pommeraie (RD 45) : la variante " aménagement sur place " avec aménagement de la traverse de Maisonnay et création de 4 créneaux de dépassement d'une longueur totale de 3 850m (linéaire total du secteur 9 000m) et carrefour de type Tourne à Gauche pour la desserte de la base logistique de Gournay.

Pour le secteur 2 : De Clussais la Pommeraie (RD 45) à Sauzé-Vaussais : la variante " déviation des Brousses ",

Pour le secteur 3 : De Sauzé-Vaussais à l'ouvrage LGV : la variante " aménagement sur place " de la traversée de Sauzé-Vaussais

Pour le secteur 4 : De l'ouvrage LGV aux Maisons-Blanches (RN10) : aucun aménagement hormis le point d'échange avec la RN10.

À l'occasion de cette phase de concertation, des avis se sont également exprimés sur la poursuite de la Déviation de Melle. Il en ressort un intérêt pour la poursuite de la déviation de Melle jusqu'à son raccordement avec la RD948 au travers d'un giratoire puis un aménagement sur place jusqu'à Maisonnay.

Par ailleurs au regard d'une durée de validité des Déclarations d'Utilités Publiques de 10 ans maximum et des capacités budgétaires de la Collectivité sur cette période, le Département ne peut retenir qu'un nombre limité d'opérations en considérant la situation d'insécurité qui distingue les secteurs retenus des autres (notamment aux carrefours avec les RD 105 et RD 110).

En conséquence, le maître d'ouvrage choisit de retenir

1- la mise à 3 voies progressive des sections suivantes pour un montant de 11M€ HT,

- Le créneau entre Maisonnay et la base logistique de Gournay sur 1470m dont 1130 de section à 3 voies (coût 3,9M€)
- Le créneau entre Chagnepain et La Presle sur 1820m dont 1300 de section à 3 voies (coût 5,7M€)
- La sécurisation du carrefour entre la RD948 et la RD45 (route de Lezay) par un giratoire avec rabattement de la RD173 (coût 1,2M€)

2- la réalisation de la 2ème tranche de la déviation de Melle limitée à la section comprise entre la RD950 et le raccordement, par un giratoire, à la RD948 d'une longueur de 2,5km pour un montant de 17M€ HT y compris le viaduc de 340m à 2 voies sur la Légère.

IV.2 La conduite des études ultérieures

La mise en œuvre du chantier de la modernisation de la RD948 interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique bien précis qui demandera plusieurs années.

Les prochaines étapes sont :

- Les études techniques d'avant-projet : la solution retenue à l'issue de la concertation sera étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement et de préciser son coût : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts.
- L'étude d'impact : ce dossier exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire (ou en dernier recours compenser) les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Il prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase temporaire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité Environnementale puis présenté au public.
- L'enquête publique : une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.
- La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) : au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors, si l'ensemble des éléments sont favorables, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations, au cas par cas, viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière.
- La démarche espèces protégées : face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil National de Protection de la Nature (CNPN). Le " dossier CNPN " est une procédure prévue par le Code de l'environnement (article L411-1 et L411-2). Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement ou à la destruction d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.