



SCHÉMA ROUTIER 2022-2027

SOMMAIRE

1. Préambule	p.7
2. Bilan du Schéma Routier 2016-2021	p.7
3. Le Schéma Routier 2022-2027	p.10
1. Le cadrage financier	p.10
2. Les éléments généraux de contexte	p.10
3. Les investissements courants	p.11
• Les travaux courant d'ouvrages d'art	
• Les travaux de chaussées et de dépendances	
• La signalisation et les équipements de sécurité	
• Le renouvellement du matériel d'exploitation et de travaux	
4. Les grands investissements	p.12
• La répartition en grandes masses des opérations identifiées	
• La programmation pluriannuelle des dépenses correspondantes	
• Les opérations engagées à poursuivre	
• Les opérations prêtes à être lancées	
• Les opérations proposées en travaux dans la PPI	
• Les opérations reportées au-delà de 2027 en travaux	
• Les recettes prévisibles	
• Le détail des opérations	
ANNEXE 1 : Carte des travaux réalisés dans le cadre du Schéma Routier 2016-2021	p.19
ANNEXE 2 : Carte de hiérarchisation du réseau	p.23
ANNEXE 3 : Principaux niveaux de service	p.27
ANNEXE 4 : Cartographie des opérations identifiées au Schéma Routier 2022-2027	p.31
ANNEXE 5 : Principes de co-financement	p.35

ANNEXE 6 : Fiches projet	p.41
FP 1 - RD910 - Aménagement d'un Tourne A Gauche (TAG) au carrefour de Longèves Commune de Dissay	p.42
FP 2 - RD8bis - Redressement et calibrage du Chemin Noir - Commune de Lhommaizé	p.44
FP 3 - RD88 - Ouvrages de la Couture - Commune de Château-Larcher	p.46
FP 4 - RD8 - Barrage de la Forge - Commune de Lhommaizé	p.48
FP 7 - RD725 - Pont Henri IV - Commune de Châtellerault	p.50
FP 10 - RD7 - Recalibrage et renforcement entre Civray et Couhé (tranche supplémentaire)	p.54
FP 11 - RD7 - Recalibrage et renforcement entre Civray et Couhé	p.54
FP 13 - RD611 - Aménagement entre Coulombiers et Fontaine-le-Comte	p.56
FP 16 - RD347 - Créneau de dépassement 2x2 voies Communes de Verrue et Saint-Jean-de-Sauves	p.58
FP 18 - RD347 - Créneau de dépassement entre Migné-Auxances et Neuville	p.60
FP 19 - RD347 - Mise à 2x2 voies entre Neuville et Mirebeau - Secteur 2 : Neuville/Etables	p.62
FP 20 - RD347 - Traverse de Neuville-de-Poitou (carrefours de Mavault, de la Drouille, déviation de Bellefois)	p.64
FP 21 - RD347 - Carrefour de Noiron - Commune de Saint-Martin-la-Pallu	p.68
FP 22 - RD347 - Mise à 2x2 voies entre Neuville et Mirebeau - Secteur 1 : Etables/Noiron	p.70
FP 23 - RD347 - Aménagement de la traverse de Vaon - Commune des Trois Moutiers	p.72
FP 24 - RD347 - Aménagement de la traverse d'Angliers	p.74
FP 26 - RD3 - Réhabilitation du pont de Bonneuil-Matours	p.76
FP 27 - Parking du Château - Commune de Monts-sur-Guesnes	p.80
FP 33 - RD757/RD21/RD43 - Giratoire de Saint-Martin-la-Pallu Aménagement de sécurité du carrefour	p.82
FP 34 - Liaison RD757 (Avanton) / RD347 (Migné-Auxances)	p.84
FP 35 - RD951 - Déviation de Saint-Julien-L'Ars	p.86
FP 36 - Liaison RD25/RD35 - Commune de Chaunay	p.88
FP 37 - Liaison RD46/RD24/RD14 - Communes de Monts-sur-Guesnes, Prinçay et Dercé	p.90
FP 39 - RD27A - Pont du Bourg - Commune de Marigny-Chemereau	p.92
FP 40 - RD148 - Etudes d'aménagement global	p.94
FP 41 - Liaison RN10/RD7 - Barreau de Couhé - Commune de Valence-en-Poitou	p.96
FP 42 - Recalibrage de la RD5 entre Port-de-Piles et le hameau "Falaise" Communes de Port-de-Piles et Les Ormes	p.98
FP 43 - Liaison RD69 - Village d'enfants - Commune de Monts-sur-Guesnes	p.100
FP 44 - RD3 - Aménagement d'un Tourne à Gauche au carrefour de la RD18 Commune de Montamisé	p.102
FP 45 - RD12/RD12C - Giratoire à Nouaillé-Maupertuis et Saint-Benoît	p.104
FP 46 - RD757 - Aménagement d'un Tourne A Gauche rue des Grissois Commune d'Avanton	p.106
FP 47 - RD6 - Pont du Bourg - Commune de Bonnes	p.108
FP 48 - RD136 - Pont du Bourg - Commune de Nalliers	p.110
FP 49 - RD36 - Pont Napoléon - Commune de Savigné	p.112
FP 50 - RD3 - Pont des Bergers - Commune de Sanxay	p.114
FP 51 - Carrefour RD43A/RD1 - Commune d'Antran	p.116
FP 52 - RD347 - Traverse de Neuville-de-Poitou (liaison RD 347/RD 62 Ouest)	p.64
FP 54 - RD148 - Etudes d'aménagement global	p.94
FP 55 - RD725 - Pont Henri IV (9 arches) - Commune de Châtellerault	p.118
FP 56 - RD75 - Pont du Bourg - Commune d'Ingrandes-sur-Vienne	p.120
FP 57 - RD725 - Pont du Bourg - Commune de la Roche-Posay	p.122
FP 58 - RD148 - Etudes d'aménagement global	p.94
FP 59 - RD148 - Etudes d'aménagement global	p.94
FP 60 - CPER/RN147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux	p.124

LEXIQUE	p.126
----------------------	-------



PRÉAMBULE

Le Département, gestionnaire d'un important réseau d'environ 4 800 km, se doit de disposer d'une vision d'ensemble des besoins associés à la route et de porter une politique globale répondant aux différents enjeux, tant du quotidien que du développement, dans la limite des moyens qui peuvent raisonnablement lui être consacrés.

Pour cela, le Département de la Vienne a décidé de se doter d'un schéma routier fixant à court terme, pour la durée d'une mandature, des objectifs d'actions accompagnés des moyens correspondants, ainsi que ceux, de moyen terme, nécessaires pour préparer l'avenir.

Le schéma routier 2022-2027 s'inscrit dans la continuité du précédent schéma portant sur la période 2016-2021.

Le nouveau schéma routier réinterroge les priorités en fonction de l'évolution du contexte, notamment les besoins remontés du terrain, les enjeux de sécurité routière, le volontarisme départemental en matière environnementale avec le plan SEVE, les enjeux sur le réseau national très structurant pour notre département et bien sûr en tenant compte de la réalité des moyens humains et financiers qui peuvent être mobilisés.

BILAN DU SCHÉMA ROUTIER 2016-2021

122 M€, c'était l'engagement fort du Département de la Vienne pour son premier schéma routier.

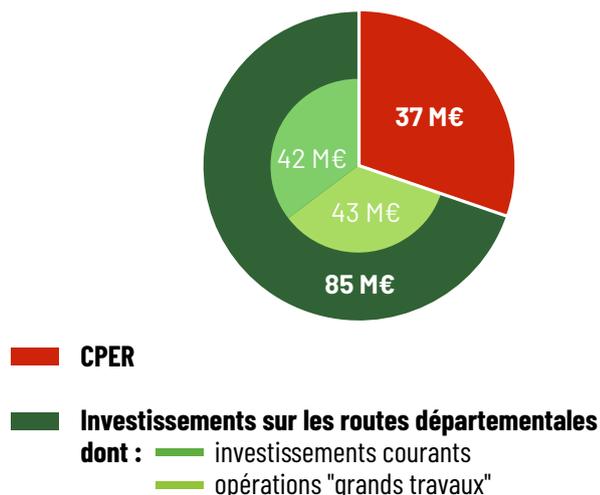
Il se déclinait en **37 M€** pour accompagner l'Etat dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) pour faire avancer les projets d'aménagement de la RN 147 à Lussac-les-Châteaux et à Mignaloux-Beauvoir et **85 M€** pour les investissements sur les routes départementales, dont 10 M€ compensés par des recettes, soit au titre des radars automatiques ou de subventions de l'Etat, soit au titre de participations financières des collectivités aux projets.

42 M€ étaient fléchés pour l'investissement courant, soit **7 M€** annuels, et **43 M€** pour les opérations "grands travaux". A ce dernier titre, 17 opérations étaient envisagées en travaux sur la mandature et 13 études prioritaires identifiées pour préparer l'avenir.

Le bilan global à fin 2021 fait apparaître une dépense globale de plus de **100 M€** dont 96,488 M€ pour le réseau départemental, 3,426 M€ pour le contrat de plan et 90 000 € pour le solde de la participation du Département à la déviation de Fleuré (RN 147).

122 M€

Schéma routier 2016-2021



Concernant le CPER, l'opération de déviation de Lussac-les-Châteaux a pris du retard et l'étude approfondie au niveau "projet" a présenté des difficultés techniques et environnementales. Cela a entraîné un décalage des travaux et un surcoût très important. De même l'étude de la déviation de Mignaloux-Beauvoir a marqué le pas dans l'attente d'une étude plus globale portée par "Grand Poitiers" sur les enjeux multimodaux de l'entrée sud est de Poitiers. Les appels de fonds de la part de l'Etat s'en sont donc trouvés limités. Toutefois, une enveloppe complémentaire de 90 000 € a dû être dégagée pour financer le solde de la contribution du Département à la déviation de Fleuré qui était resté suspendu au règlement d'un important contentieux.

Les dépenses sur le réseau départemental ont concerné les investissements courants pour **69,180 M€**, soit une moyenne annuelle de 11,530 M€, et les grands travaux pour **27,308 M€**.

Les investissements courants concernent des programmes primitifs pour **45,234 M€** (7,539 M€ annuels) et des programmes supplémentaires pour **23,946 M€** (3,991 M€ annuels).

Ces programmes supplémentaires ont été justifiés notamment par un besoin marqué d'investir rapidement sur la réfection de certains itinéraires dont les dégradations évolutives auraient entraîné à court terme des interventions plus lourdes et plus coûteuses.

Ceux-ci ont été rendus possibles par le redéploiement d'une partie des crédits "grands travaux" non mobilisables immédiatement et par des opportunités budgétaires complémentaires.

Le programme "grands travaux" a été profondément remanié au cours de la mandature, de nouvelles opérations venant s'ajouter à celles prévues. Le plan de charge d'études de la Direction des Routes s'en est trouvé largement accru alors même que les moyens humains étaient réduits par un turnover important et des vacances de poste longues. La capacité à faire avancer les études prioritaires s'en est donc trouvée pénalisée. Par ailleurs, le portefeuille d'études était quasi nul en début de plan ce qui n'a pas permis de lancer rapidement des opérations. Enfin, les contraintes administratives, environnementales et foncières se sont avérées beaucoup plus prégnantes qu'imaginé. Tous les dossiers présentant des enjeux environnementaux et fonciers nécessitent de longues périodes d'études et de négociations avant même que les procédures réglementaires puissent être engagées. Ainsi un délai de 4 à 6 ans entre la décision de lancer un projet et son début de réalisation s'avère une base incompressible, même pour un projet techniquement simple.

Concrètement, 17 opérations ont été réalisées ou engagées en travaux, dont 11 parmi celles initialement identifiées. En matière d'études, 11 opérations prioritaires avaient été fléchées, mais plus de 30 ont été engagées.

Les opérations "Grands travaux" réalisées peuvent être détaillées comme suit :

Opérations prévues en travaux au schéma routier 2016-2021 et réalisées :

- RD 347 - Carrefour de Chalais
- RD 347 - Créneau de dépassement 2x2 voies - secteur de Verrue (réalisation partielle)
- RD 951 - Aménagement d'un créneau de dépassement à Jardres (la sécurisation des 3 carrefours impactés a été réalisée, mais le créneau n'a pu être réalisé, malgré un marché notifié, du fait d'un point de blocage en matière d'acquisitions foncières)
- Liaison RD62/RD27 à Latillé
- RD 4 - Aménagements à Chantejeau - commune de Saint Benoît
- RD 5 - Renforcement/calibrage à Saint-Pierre-de-Maillé
- RD 7 - Renforcement/calibrage entre Couhé et Civray (2 sections réalisées)
- RD 31 - mur de Danlot à Aslonnes
- RD 12 - Aménagement d'un mur et de la traverse de Nouaillé-Maupertuis
- RD749/RD131A - Aménagement d'un giratoire à Availles-en-Châtellerauld
- Liaison RD24/RD14/RD46 à Monts-sur-Guesnes (réalisation partielle)
- RD 3 - Réhabilitation du Pont de Bonneuil-Matours (réalisation partielle)

Opérations non prévues mais réalisées :

- RD 69 - Renforcement/calibrage entre la RD 7 et la RD 24 - Commune de Saires
- RD 12 - Renforcement/calibrage entre la Cadoue et le collège Joséphine Baker à Vouneuil-sous-Biard
- RD 24 - Renforcement/calibrage entre Vouzailles et Chalandray
- RD 741 - Aménagement d'un giratoire aux Roches-Prémarie
- Aménagement du parking de l'historial du Poitou à Monts sur Guesnes (réalisation partielle)

Opérations prévues mais non réalisées sur la période 2016-2021 :

- Liaison RN10/RD7 à Couhé (dossier prêt, retardé par la mise au point de compensations environnementales) - Commune de Valence-en-Poitou
- Liaison RD62/RD18/Péage A10 (dossier présentant des difficultés environnementales majeures, en cours d'instruction dans les services de l'Etat mais avec une perspective qui semble peu favorable) - Communes de Jaunay-Marigny et Chasseneuil-du-Poitou
- RD 8bis - Chemin noir à Lhonnaizé (dossier perdu suite à la cyberattaque, travaux dorénavant prévus sur 2022-2023)
- RD 611 - Créneaux de dépassement entre Fontaine-le-Comte et Coulombiers (étude largement avancée mais rendue caduque par les mesures environnementales liées à la LGV. Le dossier a été repris sur de nouvelles bases)
- Réfection de l'étanchéité et de la chaussée du Pont Henri IV à Châtellerauld (les contraintes "Monuments historiques", de réseaux et d'exploitation sur chaussées ont retardé l'opération dont les travaux n'ont pu débuter qu'en janvier 2022)

L'annexe 1 présente une cartographie de l'ensemble des travaux réalisés dans le cadre du schéma routier 2016-2022, que ce soit au titre des "investissements courants" ou au titre des "grands travaux".

Les recettes, quant à elles, ont représenté **7,760 M€** (4,663 provenant des radars automatiques et 3,097 M€ des participations à nos travaux des communes et autres organismes). L'écart par rapport à la prévision initiale s'explique par la non-réalisation de certaines opérations ou par le décalage de la perception de cette contribution en fonction de l'avancement, puis du solde, des opérations réalisées ou en cours.



LE SCHÉMA ROUTIER 2022-2027

Le cadrage financier

176,252 M€, telle est l'enveloppe que le Département de la Vienne a décidé de consacrer aux routes.

51,812 M€ sont consacrés au contrat de plan Etat-Région, dont **49,812 M€** sur 2022-2027 pour la déviation de Lussac-les-Châteaux et 2 M€ pour les études de la déviation de Mignaloux-Beauvoir. Cette enveloppe tient compte de la réinscription des 33,474 M€ non mobilisés sur les 37 M€ du schéma routier précédent.

126,440 M€ sont consacrés au réseau routier départemental soit, par rapport au schéma routier précédent, une augmentation de plus de 26% des dépenses constatées et de presque 50 % de l'enveloppe initialement fixée. **11,340 M€** sont compensés par des recettes, 4,710 M€ au titre des radars automatiques et 6,630 M€ au titre de subventions de l'Etat (notamment la DRAC sur les ouvrages inscrits ou classés aux monuments historiques) ou des participations financières des tiers tel que le prévoit le règlement départemental de 2017. Ces recettes ne sont toutefois que des estimations qui dépendront notamment des conventions de cofinancement qui restent à négocier.

Dans les grandes masses, les crédits d'investissement routier sont évalués à environ 11 M€ par an au titre des "investissements courants" et 10 M€ par an pour les "grands travaux". Compte tenu de quelques ajustements sur les 6 années du schéma routier, ce sont globalement **66 M€** qui sont affectés aux "investissements courants" et **60,440 M€** aux "grands travaux".

Ces éléments constituent le cadrage financier général dans lequel est élaboré le schéma routier dans sa partie relative aux routes départementales et sur la base duquel une programmation pluriannuelle d'investissement est détaillée.

Les éléments généraux de contexte

L'ensemble des choix techniques dépendent des niveaux de service associés au réseau. Ces niveaux de services sont plus ou moins élevés en fonction de la hiérarchisation du réseau. Les ambitions affichées se doivent de ne pas être théoriques, mais bien en cohérence avec les moyens disponibles.

Ainsi le réseau est classé en 2 groupes :

- Le réseau structurant (RS) constitue, en complément du réseau national, l'ossature principale ou assure la desserte des pôles économiques majeurs du département. Il comporte les trafics de transit les plus élevés et nécessite une action renforcée en matière d'exploitation et d'entretien. Les ambitions étant élevées, les moyens nécessaires à y consacrer sont importants. Le réseau structurant se doit donc d'être d'ampleur limitée.
- Le réseau de développement local (RDL) permet un maillage fin du territoire

Ces 2 réseaux sont eux-mêmes divisés en 2 sous-groupes (RS1/RS2 et RDL1/RDL2), notamment liés à l'importance du trafic supporté. Ainsi, par exemple, de nombreuses voies autour de Poitiers ne font pas partie du réseau structurant, mais supportent un trafic journalier, souvent pendulaire, très important voire supérieur à nombre de sections du réseau structurant. Il convient donc d'en tenir compte.

L'annexe 2 présente la carte de hiérarchisation du réseau décidée par le Département en 2010 et **l'annexe 3** résume les niveaux de service avec les principes d'entretien et d'exploitation associés.

Ces éléments restent inchangés par rapport au cadre fixé dans le schéma routier précédent. Toutefois, les choix volontaristes du Département en matière environnementale conduisent à décliner ces principes avec l'utilisation des variantes techniques les plus favorables. Ainsi l'usage des enrobés chauds devient l'exception au profit des enrobés tièdes, semi-tièdes ou froids avec de plus l'incorporation d'un maximum d'agrégats issus du réemploi des fraisats d'enrobés.

L'ensemble des propositions techniques, tant pour les "investissements courants" que pour les "grands travaux" s'appuie sur ces principes.

Les investissements courants

Les "investissements courants" concernent l'ensemble des dépenses d'investissement nécessaires pour garantir au quotidien la bonne desserte de nos territoires, la circulation en sécurité des usagers et maintenir la valeur patrimoniale du réseau.

Ils sont déclinés en 4 actions principales : les ouvrages d'art, les chaussées et dépendances, la signalisation et équipements de sécurité, et le renouvellement du matériel d'exploitation et de travaux. Le budget global associé de **11 M€ annuel** a été établi sur la base des coûts pratiqués en 2021.

Les travaux courants d'ouvrages d'art

Le patrimoine ouvrage d'art de notre département reste modeste mais comporte néanmoins un nombre d'ouvrage non négligeable de plus de 700 ponts et 300 murs. Il nécessite d'importantes actions de maintenance pour en garantir la pérennité et le niveau d'usage. Un budget conséquent, évalué à **1 M€**, doit donc leur être réservé chaque année. Cependant, certains ouvrages nécessitent de très importants investissements (plusieurs centaines de milliers d'euros) qui ne peuvent s'absorber dans le cadre courant. Ces ouvrages sont donc pris en compte au titre des "grands travaux".

Les travaux de chaussées et dépendances

Cette action concerne l'ensemble du linéaire de voirie (près de 4 800km) et donc un patrimoine quantitativement très important qu'il convient de renouveler et de moderniser pour atteindre les objectifs de niveau de service fixés. Elle comprend plusieurs axes d'intervention :

- La réfection ou la modernisation du réseau structurant ;
- La réfection ou la modernisation du réseau de développement local ;
- Les revêtements en traverse d'agglomération ;
- Les petits aménagements de sécurité.

Comme pour tout patrimoine, l'entretien préventif est à privilégier ou à défaut un entretien dès les premiers signes de fatigue. En effet, une intervention au bon moment permet, à coût limité, le maintien des caractéristiques structurelles, de sécurité, voire de confort par un simple traitement des couches de surface. A contrario, une intervention trop tardive conduit à des coûts élevés dus à une évolution rapide des dégradations dès que la structure commence à être atteinte en profondeur.

Dans le cadre du schéma routier précédent, le budget courant mis en place permettait l'entretien curatif urgent sur des sections limitées. Les programmes complémentaires, importants en volume, ont permis de traiter des sections significatives avec des reprises structurelles fortes. Ainsi certaines opérations ont pu dépasser le million d'euros.

Si ces programmes complémentaires se sont avérés très utiles, leur recours tardif en cours d'année a fortement limité les solutions techniques mobilisables et leur exécution en quelques mois seulement rendue difficile.

Pour le schéma routier 2022-2027, un volume financier annuel d'environ **6,5 M€** est prévu pour cette action. Cela permet de répondre aux besoins urgents ainsi qu'en grande partie aux besoins que seuls les programmes complémentaires pouvaient résoudre. Il pourra donc être mis en oeuvre des solutions techniques plus optimisées tant sur les aspects financiers qu'environnementaux.

La signalisation et les équipements de sécurité

Cette action concerne essentiellement la réalisation des marquages neufs de chaussée, le renouvellement de la signalisation verticale et la mise en place ou réparation de glissières de sécurité.

Pour le schéma routier 2022-2027 cette action est renforcée, en particulier en matière de signalisation horizontale. En effet, précédemment le marquage neuf était réalisé suite aux opérations de renouvellement des couches de roulement, puis celui-ci faisait l'objet d'un entretien dans le cadre du budget de fonctionnement. Malheureusement, les fortes contraintes sur le fonctionnement n'ont progressivement plus permis qu'une reprise du marquage une année sur deux avec un demi-dosage en peinture. Au fil du temps, l'épaisseur du film de peinture s'est retrouvée trop faible et le marquage rapidement effacé par la circulation.

Le schéma routier 2022-2027 propose une politique de marquage revue de manière à garantir une meilleure tenue et lisibilité tout au long de l'année pour une sécurité améliorée. Elle consiste à refaire à neuf le marquage tous les 2 à 3 ans en investissement et à faire un entretien léger, en fonctionnement, les autres années.

Pour cela, le montant annuel de cette action est porté à plus de **2,2 M€**

Le renouvellement du matériel d'exploitation et de travaux

Cette action concerne l'ensemble des acquisitions de véhicules et matériels nécessaires pour l'action quotidienne des équipes de la Direction des routes.

Le choix d'une politique de renouvellement en la matière influe directement sur les coûts de fonctionnement associés. En effet les matériels vieillissants génèrent des coûts de maintenance de plus en plus élevés. Par ailleurs, le renouvellement des matériels est l'occasion de repenser nos organisations et pratiques de travail en fonction des nouveaux matériels disponibles sur le marché. Cela permet d'envisager des gains de productivité, des gains en consommation de carburants et une réduction de l'impact sur l'environnement, notamment sur les gaz à effet de serre.

Une étude globale réalisée en 2020 a montré qu'un bon compromis entre charge d'investissement et coût de fonctionnement nécessitait la mise en place d'une politique d'investissement entre 1,2 M€ (minimum) et 1,5 M€ (optimum).

Depuis, la réglementation impose le renouvellement d'une partie de notre parc en faisant appel à des véhicules à faible émission. Cette évolution conduit aussi à un renchérissement des acquisitions.

Le montant annuel proposé s'établit à **1,3 M€**. Celui-ci s'inscrit également dans une logique de programmation pluriannuelle dans le cadre de l'autorisation de programme globale mise en place. Cette logique de programmation pluriannuelle va permettre d'anticiper les acquisitions de matériels en fonction des échéanciers de dépense et donc d'accélérer les renouvellements. En effet, les délais de livraison de ces matériels sont souvent de plus d'un an voire plus de deux ans dans certains cas.

Les grands investissements

Les "grands investissements", évoqués aussi sous le terme "grands travaux", concernent l'ensemble des dépenses relatives à des opérations de développement du réseau (déviations, créneaux de dépassement), de modernisation des itinéraires (renforcements/calibrages de chaussée, aménagements ponctuels de sécurité) ou de grosses réparations (réhabilitation lourde de chaussée ou d'ouvrages d'art).

Les opérations retenues s'inscrivent dans la continuité des décisions prises dans le cadre du schéma routier précédent en tenant compte toutefois de quelques évolutions.

Au-delà des priorités souhaitées, la planification affichée tient compte de plusieurs contraintes incontournables :

- Un volume de crédits de paiement annuel d'environ 10 M€ sur 2022-2027
- Un impact annuel au-delà de 2027 des projets engagés restant raisonnable (<10M€)
- Une capacité d'étude et de conduite de travaux significative mais limitée, en cohérence avec le volume financier et les moyens humains disponibles
- Des procédures administratives, environnementales et foncières incontournables nécessitant des délais longs et non totalement maîtrisables

Elle tient également compte du niveau d'avancement des opérations lors de l'établissement du présent schéma routier. De même, une certaine priorité a été donnée aux opérations de sécurité.

Il est enfin important de préciser que cette planification a été établie sur la base des coûts pratiqués en 2021.

La répartition en grandes masses des opérations identifiées

L'enveloppe disponible au titre du schéma routier 2022-2027 pour les "grands investissements" est de 60,440 M€ pour un volume d'opérations identifiées évalué à **137,795 M€**.

Ce portefeuille d'opérations peut être réparti de la façon suivante :

	Nb op	Montant (M€)	Impact 2022-2027	Observations
Opérations engagées à poursuivre	11	20,720	20,720	
Opérations urgentes prêtes à être lancées	4	6,825	6,825	
Autres opérations proposées en travaux	21	61,860	31,435	Une partie des TX >2027
Opérations non programmées en travaux sur 2022-2027	9	45,150	0,860	Etudes à prévoir 22-27
Etudes générales et provisions		0,600	0,600	Minimum incontournable
Total	45	135,155	60,440	

La planification des opérations est développée dans les chapitres suivants. Une cartographie de ce portefeuille d'opérations est présentée en **annexe 4**.

La programmation pluriannuelle des dépenses correspondantes

La programmation pluriannuelle des investissements (PPI) correspondant à la planification physique proposée peut être résumée comme suit :

Total 22-27	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
60,440	10,438	10,612	9,575	9,920	9,580	10,315	8,075

A noter que 2022 et 2023 sont impactées par un important surcoût engendré par les travaux supplémentaires du pont de Bonneuil-Matours liés à un incident majeur imprévisible. Ces forts besoins sont compensés sur les années suivantes. Le montant indiqué pour 2028, soit au-delà de la PPI 2022- 2027, est celui directement lié aux opérations engagées les années précédentes, sans nouvelle opération inscrite.

Les opérations engagées à poursuivre

Diverses opérations de travaux ont été engagées les années précédentes ou décidées au budget primitif 2022. Il convient donc de considérer ces opérations prioritairement dans le cadre du schéma routier 2022-2027.

	Opérations engagées à poursuivre	Cantons	Montant (M€)	Travaux	Crédits 22-27	Cofin.
16	RD 347 Créneau de Verrue	Loudun	1,400	22	1,400	
37	Liaison RD 46-24-14 à Monts-sur-Guesnes	Loudun	0,190	22	0,190	Commune (conventionné)
27	Parking Historial	Loudun	0,100	22	0,100	-
26	Pont de Bonneuil-Matours	Chauvigny	6,250	22-23	6,250	DRAC (Demande complément)
7	Pont Henri IV (Etanchéité- Chaussée-Trottoirs)	Châtellerault 2 & 3	2,100	22-23	2,100	DRAC (Demande complément)
39	Pont de Marigny-Chémereau	Lusignan	0,750	22	0,750	-
4	Barrage de la Forge (Lhommaizé)	Lussac	0,580	22	0,580	-
2	RD 8bis Chemin noir à Lhommaizé	Lussac	3,000	22-23	3,000	-
19	RD 347 Neuville/Etables	Migné- Auxances	5,380	22 à 24	5,380	-
40	RD 148- Virages des Bourbes	Civray	0,700	24	0,700	-
1	RD 910 - Carrefour de Longève (Dissay)	Jaunay- Marigny	0,270	22	0,270	EPCI
			20,720		20,720	

Nota : les couleurs et numéros sont des repères pour la cartographie présentée en **annexe 4**.

Les opérations urgentes prêtes à être lancées

Certaines opérations sont prêtes à être lancées et sont jugées urgentes. L'ensemble des études est terminé, les autorisations nécessaires sont obtenues et les acquisitions foncières négociées positivement. Elles sont donc inscrites en travaux sur le schéma routier 2022-2027 dès les premières années.

	Opérations prêtes à être lancées	Cantons	Montant (M€)	Travaux	Crédits 22-27	Cofin.
41	Liaison RN10-RD7 (Barreau de Couhé)	Lusignan	2,850	23	2,850	EPCI
3	RD 88 Ponts de la couture (Château-Larcher)	Vivonne	2,775	23-24-25	2,775	-
11	RD 7 Couhé-Civray (1 ^{re} tranche)	Civray	0,700	22	0,700	-
42	RD 5 Port de Piles / Falaise	Châtelleraut 2	0,500	23	0,500	-
			6,825		6,825	

Les autres opérations proposées en travaux dans la PPI

Les opérations proposées sont celles qui permettent de respecter l'ensemble des contraintes détaillées précédemment. Elles tiennent compte de l'avancement réel des études en cours et de la capacité de mener plusieurs dossiers en parallèle (dimensionnement du bureau d'étude de la DR). Elle s'appuie aussi sur l'expérience qui montre la réalité des délais d'étude notamment pour négocier les projets avec les riverains, conduire les analyses environnementales en relation avec les services de l'Etat, monter les différents dossiers administratifs nécessaires et tenir les comités de pilotage indispensables. Par ailleurs les délais d'instruction par les services de l'Etat sont relativement incompressibles. Enfin les acquisitions foncières se négocient de moins en moins facilement à l'amiable et l'engagement de procédures d'expropriation devient souvent nécessaire. Ainsi, dès qu'un projet présente un impact environnemental, même modéré, des délais de 4 à 6 ans sont classiques entre le lancement de la phase Avant-Projet et le début des travaux.

	Autres opérations proposées dans la PPI	Cantons	Montant (M€)	Travaux	Crédits 22-27	Cofin.
43	Liaison RD69 / village d'enfants (Monts/Guesnes)	Loudun	0,600	25	0,600	Commune
23	RD 347 Traverse de Vaon (Trois-Moutiers)	Loudun	1,000	24	1,000	Commune (à confirmer)
24	RD 347 Traverse d'Angliers (3 tranches)	Loudun	2,400	25	1000 (1 ^{re} tranche)	Commune
21	RD 347 Carrefour de Noiron	Migné-Auxances	0,800	27-28	0,110	Commune

	Autres opérations proposées dans la PPI	Cantons	Montant (M€)	Travaux	Crédits 22-27	Cofin.
22	RD 347 Noiron-Etables Sécurisation et mise à 2x2 voies	Migné-Auxances	6,500	26 et >28	2,000	-
20	Carrefour de la Drouille (Neuville)	Migné-Auxances	8,000	26-27	8,000	A définir
20	Déviations de Bellefois (Neuville)	Migné-Auxances	3,740	27	3,655	Commune/ EPCI
13	RD 611 - Créneaux Fontaine-le-C./Coulombiers	Poitiers 1/ Lusignan	6,360	25	6,360	-
35	RD 951 Déviation de St-Julien-l'Ars	Chasseneuil- du-Poitou	20,000	27-30	1,000	EPCI
36	Contournement de Chaunay	Lusignan	2,000	26-27	2,000	Commune/ EPCI
10	RD 7 Couhé-Civray (tranche supplémentaire)	Lusignan- Civray	0,300	26	0,300	-
44	Carrefour RD3/RD18 à Montamisé	Chasseneuil- du-Poitou	0,220	25	0,220	EPCI
33	Carrefour RD 757-43-21 à Vendevre	Jaunay- Marigny	0,480	25	0,480	Commune/ EPCI
45	Carrefour 12/12C à Nouaillé-Maupertuis	Vivonne	0,440	24	0,440	Commune/ EPCI
46	RD 757 Carrefour des Grisois à Avanton	Migné- Auxances	0,300	25	0,300	Commune/ EPCI
51	Carrefour RD43a / RD1 à Antran	Châtellerault 2	0,150		enrobés	Commune
50	Pont de Sanxay (RD 3)	Lusignan	0,600	26	0,600	-
47	Pont de Bonnes (RD 6)	Chasseneuil- du-Poitou	0,870	25-26	0,870	-
48	Pont de Nalliers (RD 136)	Montmorillon	0,800	27	0,800	-
49	Pont de Savigné (RD 36)	Civray	0,800	24	0,800	-
59	RD 148 - 2 Créneaux 3 voies à Charroux	Civray	5,500	27-29	0,900	-
			62,860		31,435	

Les opérations reportées au-delà de 2027 en travaux

Quelle que soit la priorité qu'on leur donne et les moyens mobilisés, de nombreuses opérations importantes ne peuvent être prêtes avant les dernières années du schéma routier. Le volume financier qui serait nécessaire sur la fin de la période 2022-2027 et sur les années suivantes dépasse très largement les enveloppes disponibles.

Certains projets sont donc plutôt affichés en étude sur la période.

	Opérations avec travaux au-delà de 2027	Cantons	Montant (M€)	Travaux	Crédits 22-27	Cofin.
52	Liaison RD347 / RD62 ouest (Neuville)	Migné-Auxances	1,900	>27	Etudes	Commune/ EPCI
20	RD 347 carrefour de Mavault (Neuville)	Migné-Auxances	8,000	>28	Etudes	Commune/ EPCI
34	Liaison RD 347 /RD 757 (Migné-Avanton)	Migné-Auxances	2,500	>27	Etudes	EPCI
18	RD 347 Neuville / Migné-Auxances	Migné-Auxances	15,000	>27	Etudes	-
58	RD 148 courbes de Beaumont	Civray	0,400	>27	Etudes	-
54	RD 148 Créneau de Bernessac	Civray	5,200	>27	Etudes	-
55	Pont Henri IV (9 arches)	Châtelleraut 1 & 2	9,200	>27	Etudes	DRAC, Commune
56	Pont d'Ingrandes	Châtelleraut 2	1,200	>27	Etudes	-
57	Pont de La Roche-Posay	Châtelleraut 3	1,750	>27	Etudes	-
	Frais d'études correspondants sur la période	Total opérations	45,150	Cumul frais études (22-27)	0,860	-
	Provisions diverses		0,600	25	0,600	-
			45,750		1,460	

Les recettes prévisibles

Les recettes prévisionnelles proviennent, d'une part, des radars automatiques pour environ 785 000 € par an et, d'autre part, des subventions de la DRAC ou des participations d'autres collectivités tel que prévu par le Règlement départemental en la matière (**annexe 5**).

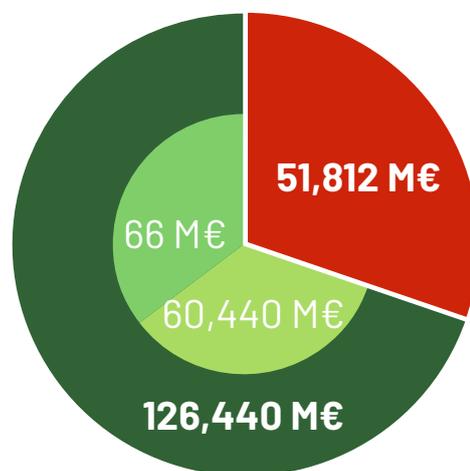
Le montant global prévisionnel sur la mandature est ainsi estimé à 11,340 M€, mais reste très dépendant des conventionnements effectifs et des échéanciers associés.

Le détail des opérations

Les opérations figurant au présent schéma routier 2022-2027 sont détaillées sous forme de "fiches opération" présentées en **annexe 6**.

Schéma routier 2022-2027

176,252



 CPER

 **Investissements sur les routes départementales**

dont :  investissements courants

 opérations "grands travaux"



ANNEXE 1



MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA ROUTIER ENTRE 2016 ET 2021 : TRAVAUX ET ENTRETIEN

Opérations

- 1 RD347 Carrefour de Chalais
- 2 RD347 Créneaux de Verrue (réalisation partielle)
- 3 RD69 Renforcement / calibrage RD7 / RD 24 (Saires)
- 4 RD951 Carrefour D153, carrefour Bois Sénébaud et giratoire D20 à Jardres
- 5 Liaison RD62/RD27 Déviation de Latillé
- 6 RD12 Recalibrage La Cadoue / Collège Joséphine Baker
- 7 RD4 Aménagement à Chantjeau (Saint Benoit)
- 8 RD5 Renforcement / calibrage à Saint-Pierre-de-Maillé
- 9 RD7 Renforcement / calibrage entre Couhé et Civray (phase 1)
- 10 RD7 Renforcement / calibrage entre Couhé et Civray (phase 2)
- 11 RD12 Aménagement d'un mur et de la traverse de Nouaillé-Maupertuis
- 12 RD741 Aménagement d'un giratoire aux Roches-Prémarie
- 13 RD749 / RD131A Aménagement d'un giratoire à Availles-en-Châtellerault
- 14 RD24 Renforcement / calibrage entre Vouzailles et Chalandray
- 15 Liaison RD24 / RD46 / RD14 à Monts-sur-Guesnes (réalisation partielle)
- 16 Aménagement du parking de l'historial à Monts-sur-Guesnes (réalisation partielle)
- 17 Pont de Bonneuil-Matours (réalisation partielle)
- 18 N147 Déviation de Fleuré (CPER)
- 19 N147 Déviation de Lussac (CPER Etudes)

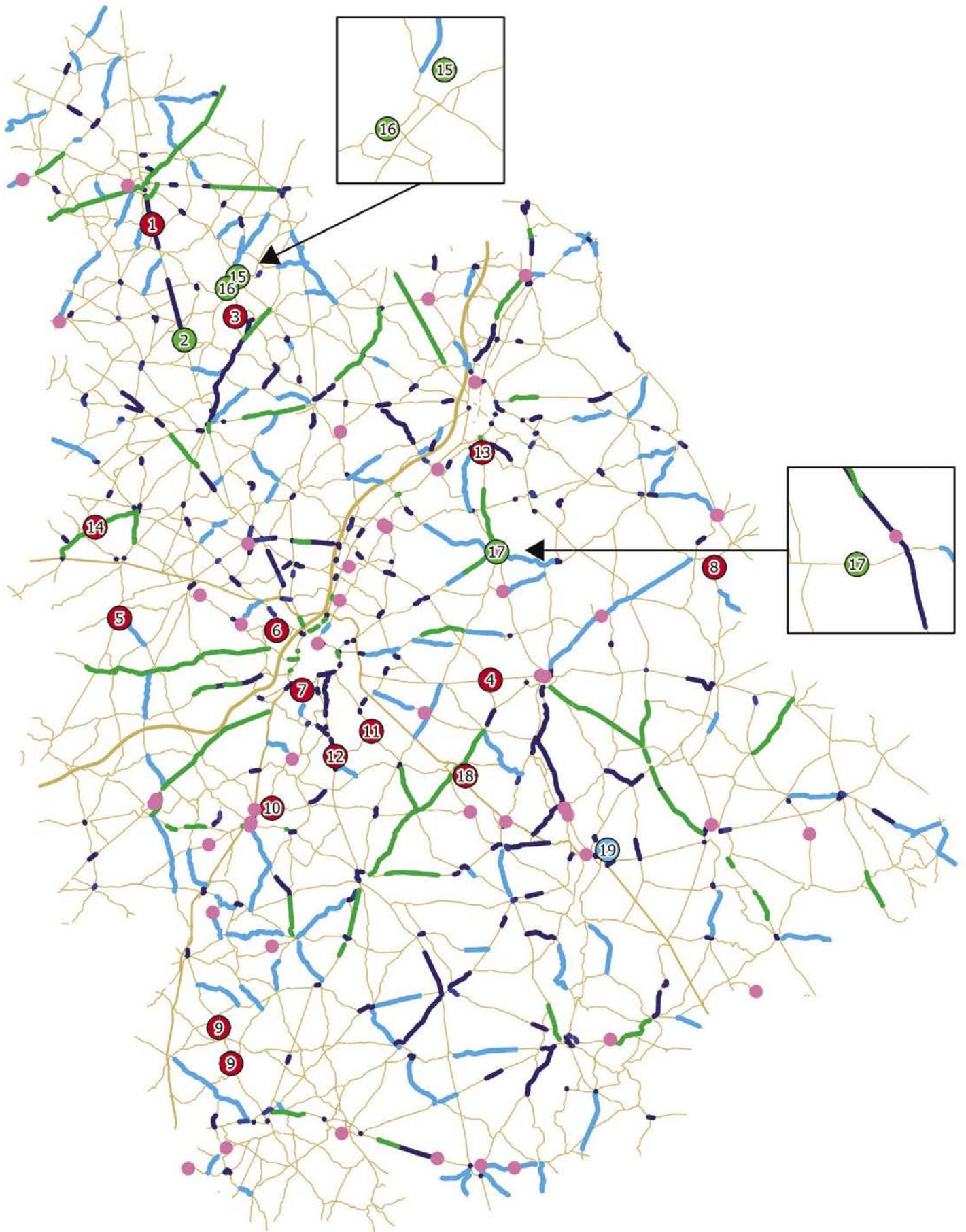
Grands travaux routiers réalisés

- Réalisé
- Réalisé partiellement
- Études

Principales opérations d'entretien des routes

- Enduit
- Enrobé
- Programme Special et LGV
- Travaux d'ouvrage d'art

Nota : Les travaux localisés de reprofilage ne sont pas cartographiés





ANNEXE 2



HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

- Communes

Catégorie RD

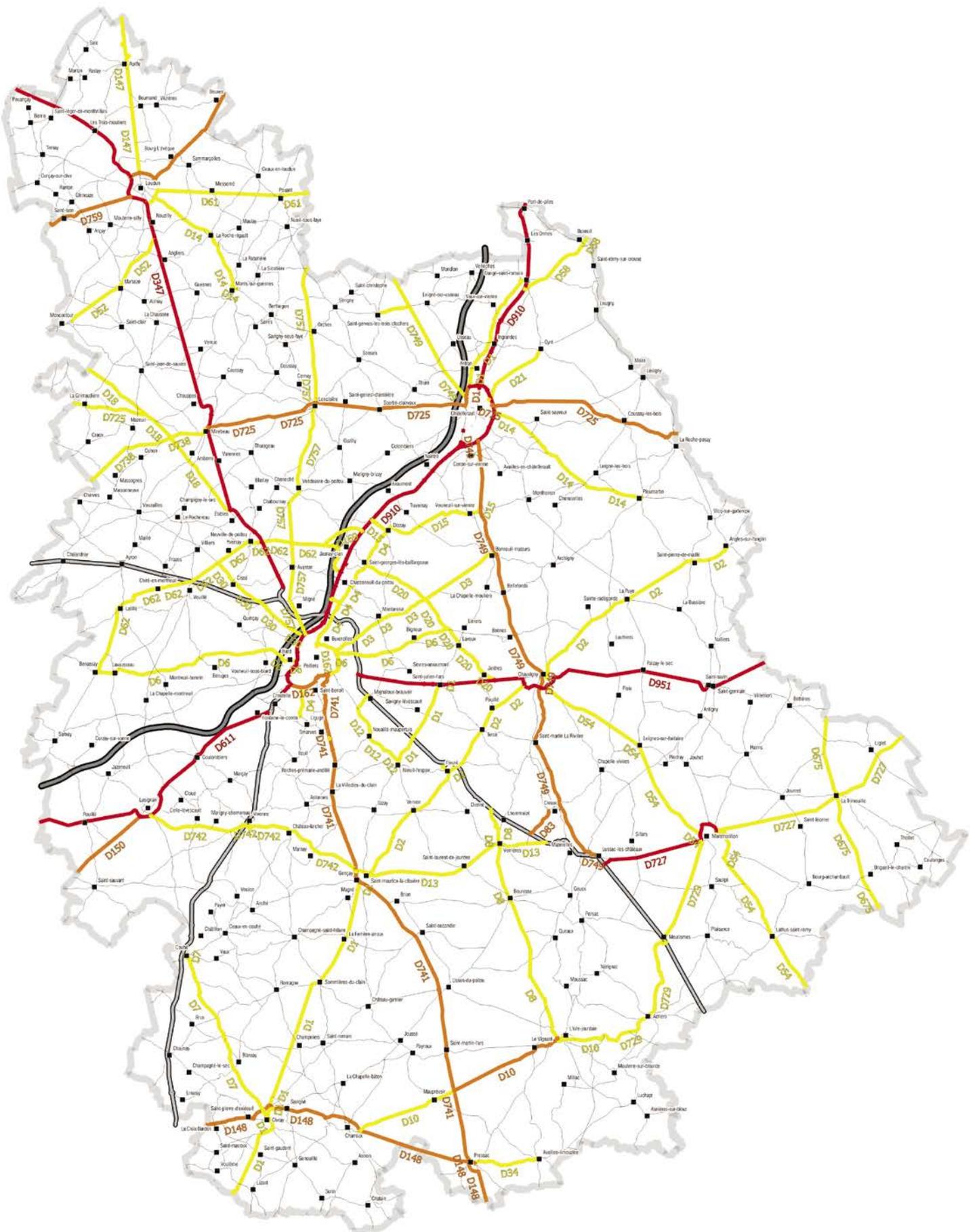
- RS1 (299,868 km)
- RS2 (263,188 km)
- RDL1 (727,595 km)
- RDL2 (3513,474 km)

Réseaux routiers

- A10
- Nationales
- Départementales

Limites administratives

- Limite du département





ANNEXE 3



PRINCIPAUX NIVEAUX DE SERVICE

	Caractéristiques géométriques minimales	Objectifs poursuivis
Réseau Structurant RS 1	Largeur 7ml	Aménagement du territoire
		Fluidité du trafic
		Sécurité des usagers
Réseau Structurant RS 2	Largeur 6,5ml	Aménagement du territoire
		Fluidité du trafic
		Sécurité des usagers
Réseau de Développement Local N°1	En cas d'aménagement la largeur mini sera de 6ml	Aménagement du territoire
		Sécurité des usagers
Réseau de Développement Local N°1	En cas d'aménagement la largeur mini sera de 5,50ml	Sécurité des usagers

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

** ECF : Enrobés Coulés à Froid

Aménagements d'infrastructures prévus	Niveaux de service entretien et exploitation de la route
Calibrage à 7ml	Tapis d'enrobés : Béton bitumineux (150kg) ou béton bitumineux minces (100kg)
Zones de dépassement	Eventuellement béton bitumineux très minces 65kg ou ECF** à formule adaptée
Déviation d'agglomération	Marquage Axe + Rives
Organiser les échanges*	Service Hivernal prioritaire : salage avec machine à bouillie de sel
	Exploitation : patrouillage 1x par semaine
Calibrage à 6,50 ml	Tapis d'enrobés : Béton bitumineux (150kg) ou béton bitumineux minces (100kg)
	Eventuellement béton bitumineux très minces 65kg ou ECF** à formule adaptée
	Marquage Axe + Rives
	Service Hivernal prioritaire : salage avec machine à bouillie de sel
	Exploitation : patrouillage 1x par semaine
Adaptations locales pour traiter des points particuliers	Revêtements : Enduits, ECF**, Enrobés (en fonction des études)
	Eventuellement traitement en place
	Marquage : Axe
	Service Hivernal : salage en priorité 1 ou 2
	Exploitation : patrouillage 1 x par mois
Adaptations locales pour traiter des points particuliers	Techniques souples de reprofilage + enduits ou ECF**
	Eventuellement retraitement en place
	Marquage Axe sur voies de + 5,50
	Marque Route Etroite sur voies de 5,00 à 5,50
	Exploitation : patrouillage 1 x par mois



ANNEXE 4





OPÉRATIONS SR 2022-2027

Opérations

-  Aménagement de sécurité
-  Calibrage
-  Développement/modernisation
-  OA
-  Développement/modernisation
-  OA
-  Travaux
-  Etudes



ANNEXE 5

Principe de cofinancement (délibération du 23 juin 2014)



Règlement départemental relatif à la participation des collectivités locales aux travaux sur Routes Départementales

Dans les tableaux suivants le terme « commune » peut correspondre à une ou des communes et/ou à un EPCI. Un aménageur privé peut aussi être concerné, soit directement soit en association avec la commune.

Maîtrise d'ouvrage

Objet	Maître d'ouvrage
Travaux d'initiative départementale en agglomération	Département ou commune
Travaux d'initiative communale en agglomération	Commune
Travaux hors agglomération	Département

Maîtrise d'oeuvre

Le Département ne peut assurer la maîtrise d'oeuvre du projet que s'il est maître d'ouvrage de l'opération.

Modalités de réalisation des travaux

Une convention sera établie systématiquement pour définir les conditions de réalisation de l'aménagement, ses conditions d'entretien ultérieur, les principes de classements/déclassements de voirie éventuels, les principes de répartition financière et les modalités de versement de ces participations.

L'absence d'une convention signée préalablement aux travaux fait obstacle à leur commencement.

Répartition financière

Indépendamment des répartitions ci-dessous, la commune peut utiliser les subventions du programme « ACTIV' » pour soutenir sa contribution.

<p>Aménagement d'une déviation de bourg</p> <ul style="list-style-type: none"> • La commune concernée par le cofinancement est celle à qui appartient le bourg dévié. Le fait que pour dévier le bourg, le tracé de la déviation ait une emprise sur une autre commune n'entre pas en considération. • Le coût de l'opération est global, il intègre les coûts d'études, d'acquisitions foncières, de travaux, de remise en état des voies avant déclassement et tous autres frais annexes. • Les routes départementales situées à l'intérieur du périmètre intercepté par la déviation font l'objet d'un déclassement dans le domaine public communal. • La remise en état des voies avant déclassement peut, dans le cas où la commune souhaite différer les travaux pour réaménager la voie au préalable, se traduire par le versement d'une soulte à la commune correspondant au montant que le Département devait consacrer à la remise en état correspondante. 	<p>D= 82,5% - C= 17,5%</p> <p><i>Commentaire : Cette répartition est historique et est conforme à la délibération du 3 juin 1983 fixant règlement départemental s'appliquant à la réalisation de rocade sur le territoire du département de la Vienne</i></p>
---	--

<p>Aménagement ponctuel sur RD nécessaire à une opération économique ou d'habitat</p>	<p>D= 0% - C= 100%</p>
<p><i>Concerne par exemple un lotissement ou une entreprise dont le permis de construire est conditionné par un aménagement de l'accès. La notion d'accès doit être prise dans un sens plus large que l'accès direct à la voie publique (cf cas de figure suivant).</i></p>	<p><u>Commentaire :</u> <i>Le coût d'aménagement doit être supporté par le projet</i></p>

<p>Aménagement ponctuel sur RD induit par les conséquences d'un aménagement local (lotissement, zone d'activité, etc.) et posant un problème de sécurité non anticipé.</p>	<p>D= 0% - C= 100%</p>
<p><i>Concerne par exemple le carrefour entre une voie communale et une RD qui n'est plus en situation d'absorber en sécurité les mouvements de la voie communale du fait de la forte augmentation du trafic, notamment aux heures de pointe, lié à l'aménagement d'un lotissement débouchant sur la voie communale.</i></p>	<p><u>Commentaire :</u> <i>L'aménagement local aurait dû intégrer dès l'origine les coûts indirects induits par sa réalisation</i></p>

<p>Aménagement en agglomération (carrefour, aménagement de sécurité, mise en valeur de la traversée du bourg, etc...).</p>	
<p>❖ Maîtrise d'ouvrage communale</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Projet hors couche de roulement sur RD ➤ Couche de roulement <ul style="list-style-type: none"> ▪ si le revêtement a plus de 15 ans ▪ si le revêtement a entre 5 et 15 ans ▪ si le revêtement a moins de 5 ans <p><i>Nota : La participation de la commune ne sera pas requise si le revêtement de chaussée s'est prématurément dégradé indépendamment de tout impact de travaux communaux.</i></p> <p>❖ Maîtrise d'ouvrage départementale (volonté particulière du Département sur le réseau structurant)</p> <p><i>Nota : La part de la commune ne peut être inférieure aux coûts des aménagements urbains et des aménagements connexes sur voies communales.</i></p>	<p>D= 0% - C= 100%</p> <p>D= 100% - C= 0%</p> <p>D= 50% - C= 50%</p> <p>D= 0% - C= 100%</p> <p>D= 82,5% - C= 17,5%</p>

<p>Aménagement de carrefour hors agglomération</p>	
<p>❖ Règle générale :</p> <p>❖ Projet demandé par la commune</p> <p><u>Nota :</u> Les aménagements connexes au projet et d'intérêt communal (cheminements piétons, aménagements paysagers particuliers, etc.) sont pris en charge financièrement par la commune même si ceux-ci sont intégrés au projet départemental pour des questions pratiques de réalisation.</p>	<p>Répartition au prorata du nombre de branches départementales et communales</p> <p>Application de la règle générale avec une participation minimale communale de 17,5%</p>

Certains projets peuvent correspondre à une situation intermédiaire ou non évoquée ci-avant. Dans ce cas, la participation fera l'objet d'une négociation particulière.

Sauf indications différentes, le coût des travaux à prendre en compte est global et intègre les études, acquisitions foncières, déplacements de réseaux, travaux d'aménagement y compris couche de roulement et tous frais annexes à l'exception des équipements urbains.

Les aménagements hors agglomération n'intègrent pas l'éclairage public éventuel qui reste à la charge de la commune.

Quand un projet intègre l'éclairage public ou des feux de signalisation, les frais de fonctionnement, de maintenance et de renouvellement sont à la charge de la commune.

Les projets du Département n'intègrent que des aménagements paysagers simples, de type rase campagne, et entretenus suivant les pratiques habituelles d'entretien des dépendances vertes routières du Département. Si la commune souhaite un aménagement ou un entretien plus qualitatif, celle-ci prend en charge les frais correspondants (investissement et fonctionnement).

Le renouvellement du marquage routier en agglomération est à la charge de la commune.

L'entretien de toutes les dépendances (trottoirs, assainissement, etc...) en agglomération est à la charge de la commune.

L'entretien de tous les équipements complémentaires souhaités par la commune et installés sur le domaine public départemental est à la charge de la commune.

Versement des participations financières

La convention évoquée précédemment fixe en matière financière les éléments suivants :

- le coût d'objectif de l'opération,
- la participation des différents partenaires en termes de taux et de montant maximum,
- les conditions de versement de la participation et l'échéancier prévisionnel,
- les modalités de révision du coût d'objectif.

Suivant la maîtrise d'ouvrage de l'opération et la répartition financière entre les parties, les conditions de versement de la participation sont :

- Versement d'une participation de la commune au Département

Le versement est calculé sur une base TTC

- pour une opération de courte durée < 1 an
 - 70 % à l'ordre de service de commencer les travaux
 - solde sur présentation du bilan financier de l'opération
- pour une opération dont la durée est de N années
 - 1/N à l'ordre de service de commencer les travaux
 - 1/N chaque année intermédiaire
 - solde sur présentation du bilan financier
- Versement d'une participation du Département à la commune

Le versement est calculé sur une base HT

- une avance de 20% peut être versée au démarrage du chantier
- des acomptes annuels peuvent être prévus si l'opération est supérieure à 1 an
- le solde de la participation du Département est versé sur présentation du bilan de l'opération.

Les éventuelles participations du Département au titre du programme « ACTIV' » font l'objet de versements indépendants.

Application

Les principes de participation des collectivités locales aux travaux sur RD décrits dans le présent document s'appliquent aux projets dont le financement en travaux sera postérieur au 1^{er} janvier 2018.

Les projets pour lesquels un principe de cofinancement différent a été arrêté avant le 1^{er} janvier 2018 ne sont pas concernés par les présentes dispositions.



ANNEXE 6



RD 910**Aménagement d'un Tourne à Gauche (TAG)
au carrefour de Longève – Commune de Dissay****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

Le carrefour, objet de l'opération se situe sur la RD 910, PR 37+730, au carrefour du lieu-dit "Longève" formé avec la voie communale (VC) Chemin de La Palu en direction de Dissay et la VC rue des Marais de Longève sur la commune de Dissay.

La RD 910 (ex RN 10) entre Poitiers et Châtelleraut, route à grande circulation intégrée dans le réseau structurant de 1^{re} catégorie, est une route à 2 x 2 voies en section courante avec des voies de 3,50 m de large. Au niveau de ce carrefour, un TAG en peinture a été aménagé sur la voie rapide du sens Poitiers – Châtelleraut.

La Voie Communale Chemin de La Palu en direction de Dissay, réseau de desserte communale, est une route bidirectionnelle d'une largeur de 5,50 m à 6,00 m.

La Voie Communale rue des Marais de Longève en direction de Beaumont, réseau de desserte communale, est une route bidirectionnelle d'une largeur de 4,00 m à 5,00 m.

Cette opération permet d'assurer la sécurisation des deux voies communales sur une route départementale à fort trafic, notamment sur les manoeuvres en direction de Poitiers RD 910, pour les poids lourds sortant de la zone industrielle. Un accident VL contre moto a été recensé en février 2019 au PR 37+800.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Au regard des éléments précédents, le principe d'aménagement d'un tourne à gauche conforme aux recommandations du guide des carrefours est envisagé selon les travaux présentés ci-après.

Le principe de l'aménagement consiste à occulter en approche la voie rapide direction Châtelleraut, puis dans la continuité à ne conserver que l'ancienne voie rapide à l'approche du carrefour.

La voie lente dans le carrefour permet ainsi d'être réutilisée pour avancer l'intersection avec la voie communale venant de Dissay et la RD 910.

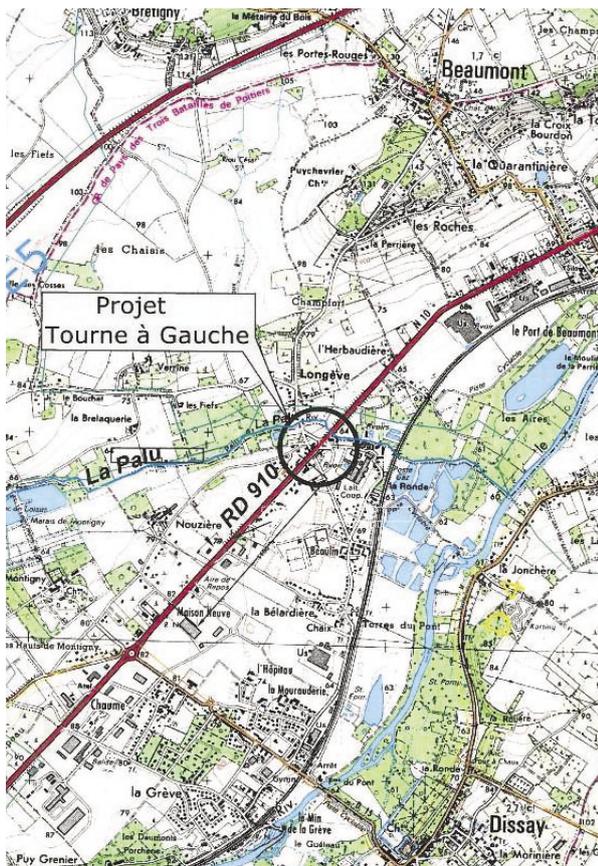
Par voie de conséquence, les poids lourds de la V.C. venant de Dissay se retrouvent avec une plateforme plus plane favorisant la rapidité des manoeuvres, et la largeur globale ainsi diminuée permet un franchissement plus rapide du carrefour correspondant aux normes en vigueur.

Dans le cadre de cet aménagement, il est proposé pour l'accès au restaurant "La Cave" situé à ce carrefour de créer une bretelle d'entrée sur le parking pour sécuriser les stationnements et afin d'éviter les manoeuvres vers la RD 910.

PLANIFICATION

2022	2023	2024
Travaux : septembre	/	/

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



FINANCEMENT

Le coût prévisionnel de référence de l'opération s'élève à 340 000 € TTC, dont 270 000 € au titre de l'AP 2022-2027, suivant le détail ci-après :

<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic amiante - HAP • Marché enrobés lot structurant • Marché signalisation de police • Fourniture et pose de balises J11 • Fourniture et pose de signalisation verticale • Marquage routier 	<p>340 000 €</p>
<p>Total TTC</p>	<p>340 000 € Dont 270 000€ sur AP 2022-27</p>

La charge financière se répartie comme suit :

Département de la Vienne :	280 000 € TTC
Grand Poitiers Communauté Urbaine (GPCU) :	60 000 € TTC
TOTAL	340 000 € TTC

RD 8 bis

Redressement et calibrage du "Chemin noir" Commune de Lhommaizé

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

La RD8b, sur la commune de Lhommaizé, relie la RN147 à la RD8. Elle est classée "Réseau de Développement Local 1" au schéma directeur routier Départemental.

Elle constitue une voie de contournement du centre bourg de Lhommaizé et, de ce fait, elle est régulièrement empruntée par les véhicules en transit, vers Verrières, Bouresse, Le Vigeant et l'Isle-Jourdain.

La RD8b est affectée d'une limitation de tonnage à 14T sur l'ensemble de son linéaire.

Elle supporte un trafic de 1380 V/j, dont 5% de Poids lourds dont le tonnage est inférieur à 14 T.

Un accident mortel a été recensé récemment sur la RN 147, au droit du carrefour RN147/RD8bis, sans que la RD ne soit mise en cause (pas d'accident recensé entre 2017 et 2021 sur la RD8bis).

La RD8b franchit "le Rin" au moyen d'un Ouvrage d'Art.

Ses principales caractéristiques sont :

- Emprise moyenne : 10,00 m ;
- Largeur moyenne de la chaussée : 5,00 m ;
- Linéaire de la voie : 2 440 m.

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

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

La largeur de chaussée après réaménagement sera de 6,00 mètres, permettant le croisement des véhicules, notamment des Poids-Lourds sur l'ensemble de la section, excepté au droit de l'Ouvrage d'Art, où le croisement pourrait être règlementé au moyen d'un alternat ;

Le nouvel aménagement a pour objectifs de :

- Sécuriser et améliorer la configuration du débouché sur la RN 147 ;
- Maintenir l'activité économique et supprimer la limitation de tonnage.
- Maintenir l'activité touristique (vallée de la Vienne, Circuit du Val de Vienne, désenclavement du Sud -Est du département) ;
- Répondre aux caractéristiques des routes de type R60 (rayons d'axe en plan, devers de chaussée) ;
- Répondre aux caractéristiques du profil en travers type pour le Réseau de Développement Local 1, tel que défini par le schéma directeur routier Départemental.

FINANCEMENT

Les travaux sont estimés à 3 000 000 €, valeur mai 2022.

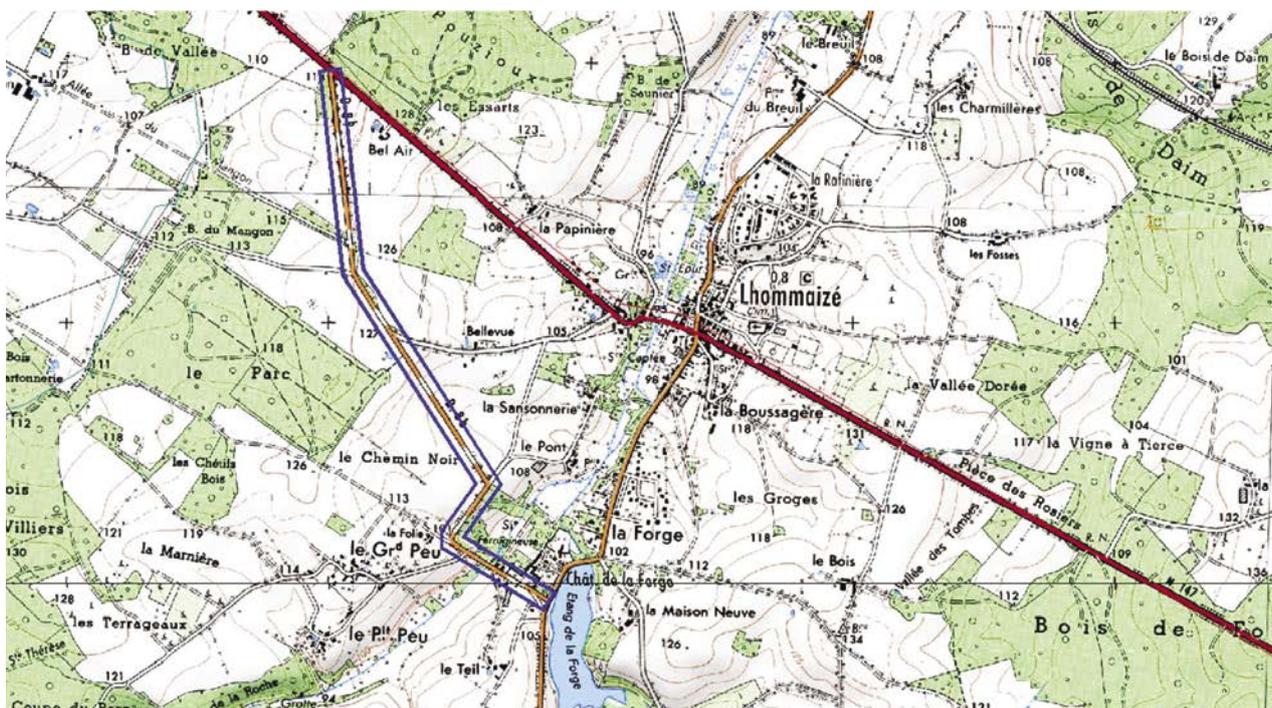
Le Département de la Vienne finance entièrement cette opération.

PLANIFICATION

2019	2020	2021	2022-23
Etudes préalables	AVP PRO	Reprise totale du projet suite à la Cyber attaque	Dossier loi sur l'eau DCE Acquisitions Foncières Travaux

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

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



RD 88

Ouvrages de la Couture

Commune de Château-Larcher

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

L'ouvrage de La Couture est une succession de 5 murs et 5 ponts situés en sortie du village direction Anché. D'une longueur de 180 m, cet ouvrage en maçonnerie, formant une chaussée de moulin, remontrait probablement au Haut Moyen Age soit au IX^e siècle.

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

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

Les désordres constatés sont divers et évolutifs. Ils concernent une section comprise entre les PR 19+668 et 19+850.

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

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

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

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

L'ancienneté de ces ouvrages et l'inscription aux monuments historiques de la poterne comprise dans les ruines du château (classée en 1912), des ruines du château (inscrites en 1927), de l'église Notre Dame (classée en 1910), entre autres, ont conduit à faire une demande anticipée pour la réalisation d'un diagnostic archéologique aux abords du pont. Ce diagnostic a été réalisé sous la forme de sondages et de premières observations sur le bâti et ce afin de faire un premier état des lieux archéologique.

La commune de Château-Larcher est reconnue "Petite Cité de Caractère".

TMJA : 168 véh/j

Accidentalité : NC

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

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

Des travaux de déviation ont été entrepris pour éviter le franchissement par les véhicules lourds et le Département a effectué des travaux de renforcement d'un chemin blanc permettant le passage des campingcars.

Des aménagements ont été réalisés pour garantir une circulation ramenée sur une seule voie.

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

Une mission de Maîtrise d'oeuvre Etudes et Travaux, qui a débuté à la mi-janvier 2019, est en cours. L'avant-projet (AVP) de restauration de l'ouvrage a été validé conjointement avec la commune de Château- Larcher. Le projet (PRO) est actuellement en cours de finalisation.

Les restaurations prévues sont les suivantes :

- Réhausse uniforme des parapets à +85cm au-dessus de la chaussée
- Remplacement des garde-corps au niveau de l'OA5
- Restauration des voûtes
- Mise en oeuvre d'un complexe d'étanchéité
- Démolition et reconstruction des murs « non stables »
- Suppression de l'élargissement de l'OA4
- Mise en place de bornes aux extrémités des ponts
- Création de trottoirs pavés et restauration du revêtement de chaussée
- Mise en place d'un caniveau central pour l'écoulement des eaux pluviales
- Mise en place d'un passage à faune (mammifères) et de zones de gîtes à chauve-souris au sein de l'ouvrage.

Le chantier sera décomposé en 3 phases, celui-ci s'étalant sur 3 ans (une phase par période estivale), réparties sur l'ensemble de l'ouvrage. La première phase concernera le tiers central de l'ouvrage.

Un diagnostic archéologique sera nécessaire en phase chantier.

Le Dossier Loi sur l'Eau est actuellement en cours de validation par la DDT.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



FINANCEMENT

Au stade de l'avant-projet, l'opération travaux est estimée à 2 775 000 € TTC.

PLANIFICATION

Juillet 2022	Aout à octobre 2022	1 ^{er} trimestre 2023	Mars à sept/oct. 2023	Avril à septembre 2024	Mars à septembre 2025
Finalisation du projet	Rédaction du DCE Travaux et rédaction du DCE pour fouilles archéo	Procédure Marchés Publics	Phase Travaux n°1	Phase Travaux n°2	Phase Travaux n°3

RD 8**Barrage de la Forge****Commune de Lhommaizé****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

Le Département de la Vienne est cogestionnaire du barrage de la Forge. Cet ouvrage de type poids de 4,5 m de hauteur, situé sur la rivière de la Dive, supporte la RD 8.

Le barrage de la Forge a été construit vers l'an 1661 pour créer un plan d'eau alimentant la forge de Verrières, d'où le nom du lieu. Actuellement, la retenue du barrage de la Forge est un étang de loisirs.

TMJA : 2 330 véh/j

Accidentalité : NC

LOCALISATION DE L'OPÉRATION**DESCRIPTION DE L'OPÉRATION**

Les travaux ont pour objectif d'améliorer l'étanchéité du barrage afin de limiter les circulations d'eau dans le remblai, pouvant entraîner sa rupture. Les travaux prévoient également une rehausse des rives en vue des crues de danger millénaire.

Les travaux programmés par le Département de la Vienne, consistent en la réalisation d'une paroi bentonite ciment dans l'axe de la chaussée de la RD 8 sur 137 m de long, 0,60m d'épaisseur et entre 3,5 à 7m de profondeur. La réhausse du parapet amont rive gauche sera effectuée avec la mise en place d'un mur béton armé préfabriqué en L avec habillage en maçonnerie. Un merlon en remblai argileux en rive gauche de la retenue d'eau sera également créée. Pour finir les enrobés de la RD8 seront repris.

Sur cette opération, le Département de la Vienne est maître d'ouvrage. La Maîtrise d'oeuvre est assurée par le Bureau d'Etudes SAFEGE.

FINANCEMENT

Le coût global de l'opération représente un montant de 580 000 € TTC.

Le marché de travaux est attribué à l'entreprise VINCI Construction (92500 RUEIL MALMAISON).

L'opération de travaux est entièrement financée par le Conseil Départemental de la Vienne et est piloté par la maîtrise d'œuvre du bureau d'étude SAFEGE et le Pôle Ouvrages d'Art du Département.

PLANIFICATION

Ces travaux s'effectueront sous fermeture complète à la circulation durant 11 semaines du 30 mai au 12 août 2022. Une déviation sera mise en place par le Département de la Vienne.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

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

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

Pour la partie "pont", objet des travaux, il a été mis en évidence des altérations de la pierre et des douelles liées à la présence d'eau : ce qui révèle que le tablier n'est pas étanche. Les nombreux réseaux des concessionnaires présents sous les trottoirs amont et aval, localisés par plusieurs campagnes de sondages, ont contribué à fragiliser la structure et les plafonds des pièces en sous-sol rive droite.

Ces dernières présentent des traces importantes d'humidité et une absence de ventilation préjudiciable.

Le bilan sanitaire fait état d'altérations importantes et menaçantes pour l'intégrité de l'ouvrage. Des travaux de conservation et de restauration doivent être engagés, avec par ordre de priorité : 1/ Étanchéité du tablier & 2/ Restauration des maçonneries

Après plusieurs années d'études approfondies, le Département a programmé pour l'année 2022, et pour une durée approximative de 14 mois, les travaux de mise en oeuvre d'une étanchéité globale sur l'ouvrage avec reconstruction des trottoirs en pavés et de la chaussée en enrobé.

La durée globale estimée comprend l'intervention des entreprises de travaux pour la mise en oeuvre d'une étanchéité et pour la restauration partielle des maçonneries, les interventions liées aux déplacements de l'ensemble des réseaux des concessionnaires et l'intervention d'un opérateur en archéologie pour les fouilles préventives.

Un phasage par demi-ouvrage est mis en place afin d'assurer une continuité de la circulation des bus et véhicules de secours ainsi que des piétons et cycles.

Ces travaux, phasés en deux temps, consistent en :

- Décaissement complet par demi-ouvrage (un trottoir et demi-chaussée) par démolition de la chaussée et dépose du revêtement des trottoirs,
- Réorganisation des réseaux des concessionnaires avec mise en place de caniveaux techniques,
- Mise en oeuvre d'une étanchéité,
- Réfection des revêtements de chaussée et de trottoirs,
- Restauration des pièces enterrées en rive droite
- Nettoyage des parties basses des tours et reprise des pierres abîmées.

La largeur de la chaussée est réduite à une seule voie de circulation de 3 m pour permettre la mise en place d'un alternat régi par des feux tricolores. Les bus de ville, cars scolaires et véhicules de secours sont les seuls autorisés à circuler sur l'ouvrage. Les piétons et cyclistes peuvent emprunter le trottoir opposé à la zone de travaux. Aucune piste cyclable ne peut être mise en place au niveau de la chaussée réduite à 3m.

Les véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) doivent suivre les déviations mises en place par les services du Département de La Vienne et les services de la ville de Châtelleraut.

Viendront à suivre les travaux de restauration des arches en maçonnerie, qui feront l'objet d'une maîtrise d'oeuvre dédiée.

FINANCEMENT

L'opération 2022-2023 liée la mise en oeuvre d'une étanchéité s'élève à plus de 3 000 000 €, dont 2 100 000 € au titre de l'AP 2022-2027.

Elle comprend notamment :

- Le marché lié aux travaux de voirie et d'étanchéité d'un montant de 1 340 000€ TTC et attribué à COLAS,

- Le marché lié aux travaux de maçonnerie et de pierres de taille d'un montant de 1 165 000€ TTC et attribué à SOPREN
- Le marché de fouilles en archéologie préventive d'un montant de 134 000€ TTC et attribué à EVEHA
- Le marché de maîtrise d'oeuvre (phase travaux uniquement) d'un montant de 196 000€ TTC et attribué au groupement de MOE GFTK, DL INFRA, SEREB CONCEPT.

Un co-financement de la DRAC a été attribué en 2019 à près de 250 000€.

Une convention a été signée avec la Fondation du Patrimoine pour l'ouverture d'un mécénat populaire. A la date du 23/06/2022, le montant des dons s'élève à 7525€ pour un objectif de collecte de 200 000€.



PLANIFICATION

Les travaux de mise en oeuvre de l'étanchéité sont actuellement en cours. La fin du chantier est programmée en mars 2023.

TRAVAUX EN COURS



RD 7

Recalibrage et renforcement entre Civray et Couhé

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

La RD 7, relie les agglomérations de Civray à Couhé via les communes de Blanzay et Brux. Elle est classée "Réseau de Développement Local 1" (RDL 1) au schéma routier Départemental. Elle supporte un trafic de 1845 v/j, dont 5,5% de Poids-Lourds.

Ces principales caractéristiques sont :

- Emprise moyenne : 11,00 m
- Largeur moyenne de la chaussée : 5,00 m
- Linéaire de la voie concernée : 19 km

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

L'existence d'une carrière de calcaire, en exploitation, sur la commune Blanzay, le long de la RD7 engendre des norias de camions non négligeables.

De même, cette route est très pratiquée pour les trafics venant de Civray et allant vers Poitiers, via Couhé, itinéraire plus court et aussi pratique que de rejoindre la RN10 par "Les maisons blanches".

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

22% entre 2010 et 2011, puis de 5% entre 2012 et 2013.

Cette évolution se confirme de nouveau de 2014 à 2015 avec une augmentation du trafic de l'ordre de 10%.

Les trafics sur la RD7 sont passés de 1340 v/j en 2010 à 1845 v/j en 2015, **soit une évolution de 38% sur 6 ans.**

Accidentologie : 2 accidents mortels ont été recensés récemment (2015 et 2016) sur cet itinéraire.

Aucun accident recensé entre 2017 et 2021.

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

Pour ces raisons, il est proposé de réaliser une nouvelle phase d'aménagement.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Il est proposé de réaliser, sur 3 km :

- Un recalibrage de la chaussée des sections de cette voie les plus étroites entre le carrefour RD7/RD25 et le pont sur la Bouleure en direction de Valence en Poitou. L'objectif est de calibrer la route à 6,00 m conformément aux caractéristiques géométriques minimales du RDL 1, via la réalisation de poutres en rives ;
- Un recalibrage des accotements et des fossés pour améliorer et renforcer la sécurité des usagers de la route ;
- Un renforcement de la structure de la chaussée, sur la totalité de sa largeur, afin de répondre aux sollicitations du trafic lourd supporté ;
- Un recalibrage et la réfection des ouvrages hydrauliques (aqueducs, entrées charretières, exutoires).

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



FINANCEMENT

Cette nouvelle phase de travaux est estimée à 1 M€ sur l'AP 2022-2027 dont 700 000 € de travaux prévus en 2022.

Le Département de la Vienne finance entièrement cette opération.

PLANIFICATION

2022	2022
Etudes	Travaux

RD 611**Aménagement entre Coulombiers
et Fontaine-le-Comte****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

La RD 611 entre Poitiers et Rouillé fait partie des axes structurants du département et constitue un support essentiel au développement économique. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service levé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

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

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

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

LOCALISATION DE L'OPÉRATION

Le trafic moyen journalier annuel (données 2019) est de 7 660 véhicules (tous sens confondus) avec 300 poids lourds soit 3,9% du trafic.

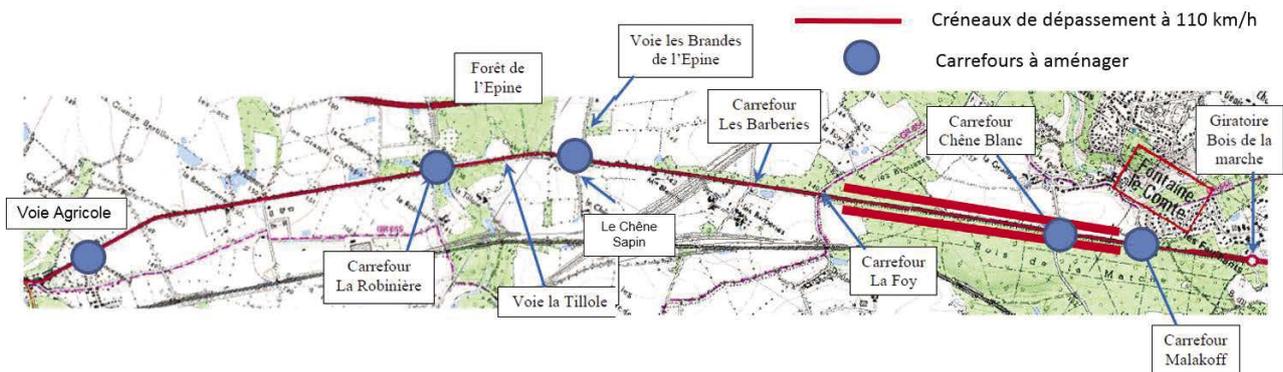
Il est recensé de 2016 à 2021, 6 incidents / accidents :

- 2 collisions frontales sans détail particulier.
- 1 perte de contrôle en alignement droit.
- 1 collision sur traversée du TAG de la Foy.
- 2 accidents pour, à priori des freinages d'urgence sans détail particulier

**DESCRIPTION DE L'OPÉRATION**

Au vu de l'accidentologie, du nombre d'accès direct sur la voie, des enjeux environnementaux, de la disponibilité du foncier et des mesures compensatoires liées à la LGV, l'avant-projet prévoit la création de créneaux côte à côte à 110 km/h avec séparateur de chaussée dans les deux sens entre les carrefours de Malakoff et la Foye et la sécurisation des carrefours de Malakoff, du Chêne

Blanc, au niveau du Bois de l'Épine, de la Robinière et d'une voie agricole au niveau de la commune de Coulombiers.



ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DOSSIERS RÉGLEMENTAIRES

Les études environnementales sont terminées.

Le projet impacte des zones humides (environ 2,4 ha) et un espace boisé classé (EBC) (environ 3,7 ha). Chacun de ces éléments devra être compensé au moins à hauteur de 200 % dans un périmètre proche.

Les dossiers réglementaires suivants seront nécessaires :

- un dossier de mise en compatibilité des plans d'urbanisme avec déclassement de l'EBC
- un dossier d'autorisation de loi sur l'eau
- un dossier de défrichement
- un dossier Natura 2000
- un dossier de déclaration d'utilité publique
- un dossier de dérogation espèces protégées

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Projet : 5 indivisions et 6 propriétaires sont concernés par les différents aménagements (sans mesures compensatoires).

Cela représente une surface d'environ 39 000 m², répartie en :

- 37 000 m² de bois
- 700 m² de terre agricole cultivée
- 1 300 m² de terre agricole non cultivée.

FINANCEMENT

Le projet est estimé à 6 360 000 € TTC (pas de cofinancement prévu).

PLANIFICATION

2022	2023	2024	2025
Recherche terrain pour mesures compensatoires Projet Communication	Approbation Projet Mesures compensatoires Communication Dossiers réglementaires et enquêtes publiques Acquisitions foncières à l'amiable	DUP MECDU Dossier de consultation des entreprises	Travaux

Non compris le temps de l'expropriation qui nécessite 18 mois après la déclaration de la DUP.

RD 347

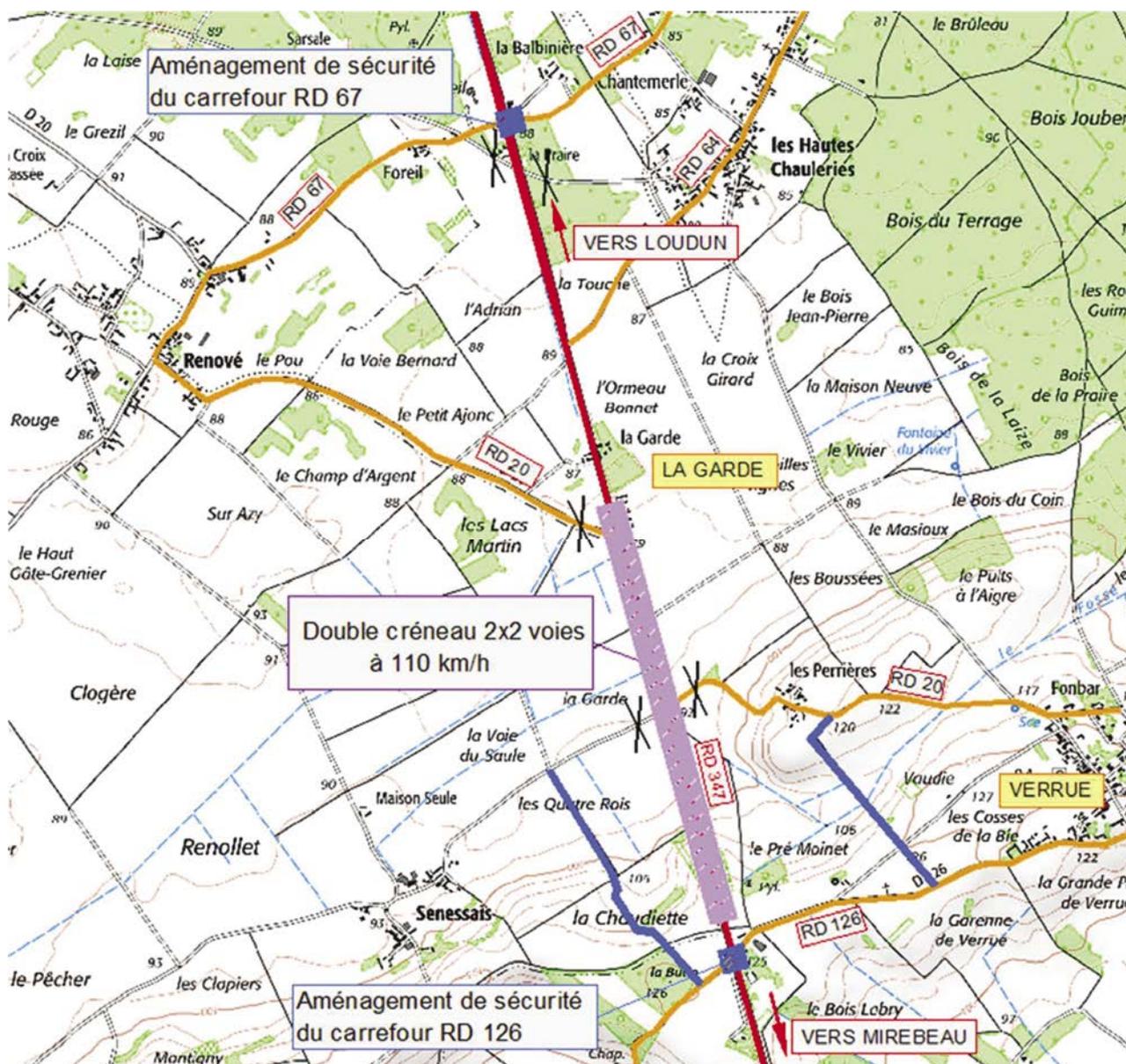
Créneau de dépassement 2x2 voies

Communes de Verrue et Saint-Jean-de-Sauves

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Création de créneaux de dépassements et aménagement des carrefours RD67/RD347 et RD126/RD347

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

- Aménagement du carrefour de la RD347 avec la RD67 à la Balbinière, création d'une tourne à gauche sécurisé.
- Aménagement du carrefour de la RD347 avec la RD126 à la Butte, création d'un tourne à gauche sécurisé.
- Création de créneaux de dépassement 2x2 voies à 110km/h sur la RD347 sur les communes de Verrue et Saint Jean de Sauves. Fermeture des accès directs à la RD347 sur les créneaux.
- Création d'une zone humide compensatoire sur la commune de Coussay
- Réalisation des voies nouvelles de Sennessais sur la commune de Saint de Sauves et des Perrières sur la commune de Verrue
- Réhabilitation des chemins agricoles existants

TRAFIC

Trafic journalier moyen 5160 véhicules dont 960 PL soit 18,6% de PL

ACCIDENTALITÉ

6 accidents dont 4 mortels depuis 2013 sur une distance totale de 8km aux abords des créneaux.

FINANCEMENT

Le coût global de ce projet est de 5 500 000 €.
Budget 2022 : 1 400 000 €

PLANIFICATION

Les travaux d'aménagement des carrefours et la réalisation des tournes à gauche ont été réalisés en 2020 et 2021.

Les travaux de création des voies nouvelles et des créneaux ont débuté en 2021.

2022	2023	2024-2027
Fin des travaux d'aménagement des créneaux de dépassement Démarrage des travaux de création de la zone humide en 09/2022 Démarrage des travaux d'aménagement paysager des créneaux puis de la zone humide en 09/2022	Suite des travaux d'aménagement paysager	Suivi environnemental et suivi des espaces paysagers

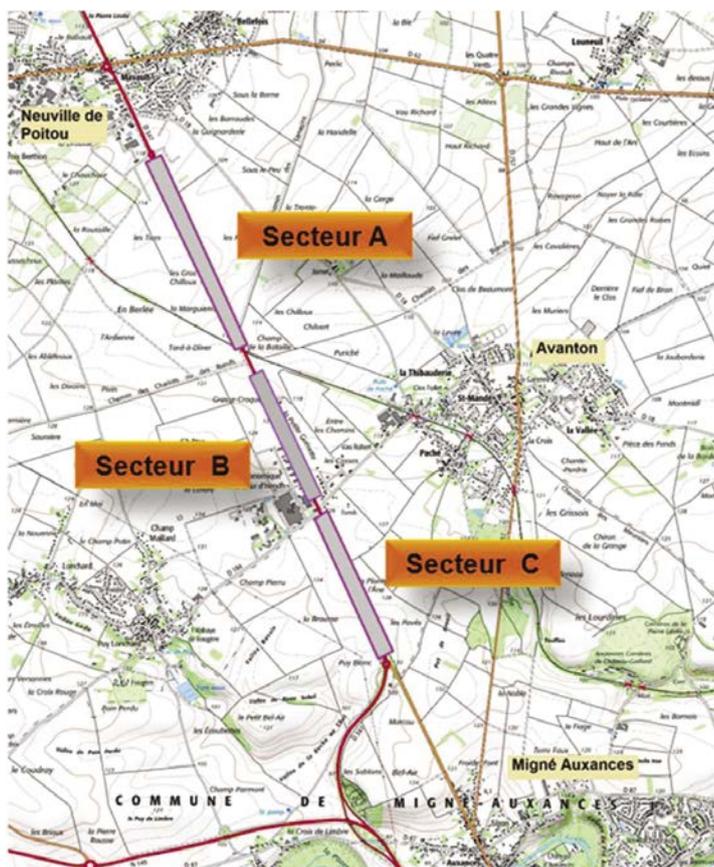


RD 347Créneau de dépassement entre
Migné-Auxances et Neuville-de-Poitou**DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

La RD 347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

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

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

LOCALISATION DE L'OPÉRATION

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Les études concernent l'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Neuville et Migné-Auxances selon trois secteurs distincts;

Secteur A : entre Neuville et le passage à niveau SNCF

Secteur B : entre le passage à niveau SNCF et le giratoire de la Cour d'Hénon

Secteur C : entre le giratoire de la Cour d'Hénon et l'échangeur de la RN 147

• Entre Neuville et la voie ferrée

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

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

• Entre la voie ferrée et le giratoire de la cour d'Henon,

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

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

Ce secteur permet une zone de dépassement de 850 m si l'on crée des zones de rabattement et de décrochement. Au vu de la longueur de la zone de dépassement, la vitesse préconisée serait de 90km/h.

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

TRAFIC

Trafic journalier moyen 15 070 véhicules dont 1 150 PL soit 7,6% de PL

ACCIDENTALITÉ

6 accidents dont 1 mortel entre Neuville de Poitou et Migné-Auxances depuis 2013

FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 15 000 000 €.

PLANNING

2023	2024	2025	2026	2027
Reprise des études préliminaires				
Concertation avec les exploitants	Etudes techniques Avant-projet Etudes Environnementales	Enquêtes publiques Environnementales et expropriation	Acquisitions- Négociations foncières	Dévoisement des réseaux
Réunion mairies (Migné-Auxances, Cissé et Avanton) présentation études préliminaires	Dossiers d'Autorisation Environnementale	Etudes techniques Projet	Dossier de consultation des entreprises- DCE travaux	Travaux > 2027
Comité pilotage validation des principes d'aménagement				

RD 347

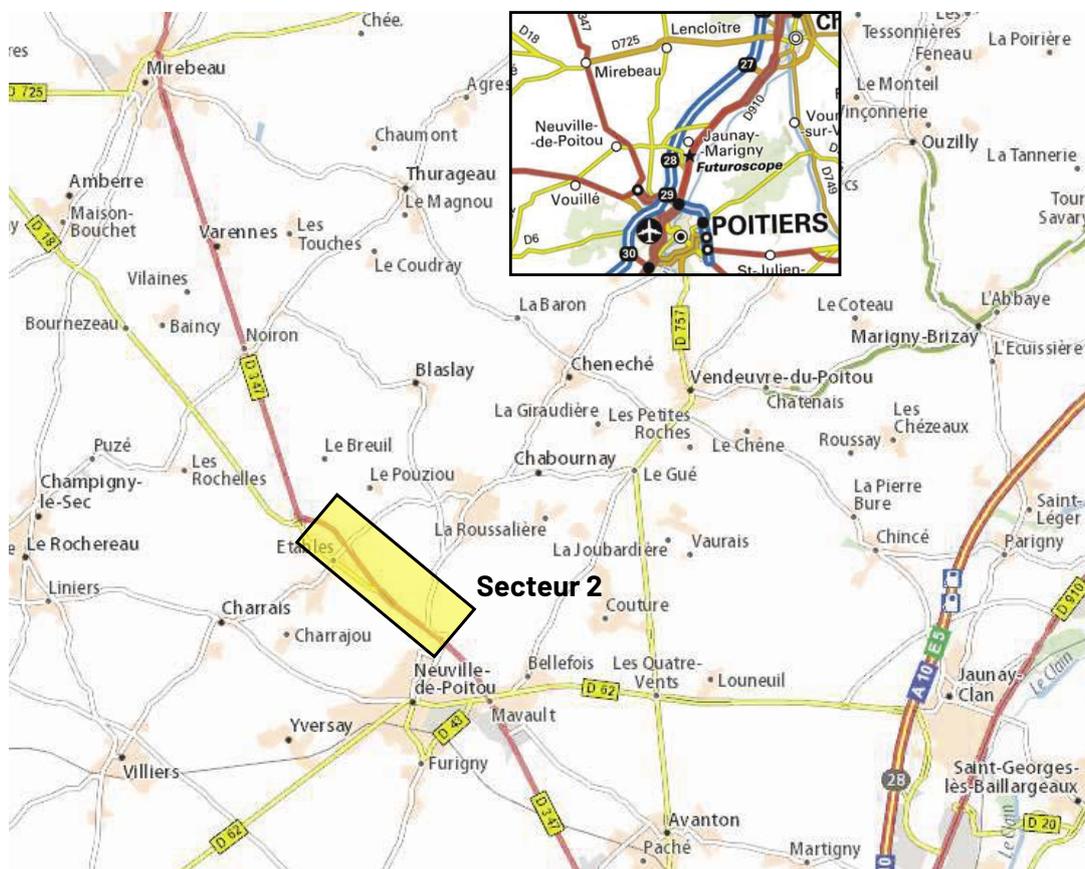
Mise à 2 x 2 voies Entre Neuville et Mirebeau Secteur 2 : Neuville-de-Poitou / Étables

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

La RD 347 entre Poitiers et Loudun fait partie des réseaux structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

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

- l'axe sera aménagé à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement si possible de 1 000 à 1 200 m permettant des vitesses de 110 km/h, avec séparateur de chaussée.
- dans toute la mesure du possible les accès directs à cette section devront être supprimés et regroupés sur des échanges sécurisés, au besoin par des voies nouvelles de désenclavement. Ces échanges seront de préférence de type carrefour plan avec voie de tourne-à-gauche.
- les opérations devront au mieux préserver les enjeux environnementaux comme les captages d'eau potable, les continuités écologiques, les espaces boisés.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'opération se situe sur les communes de Neuville de Poitou et Saint-Martin La Pallu.

Elle comprend l'aménagement du créneau de dépassement existant pour obtenir une longueur minimale de 1000 m autorisant une vitesse de 110 km/h avec un dispositif central de sécurité :

- Sens Etables / Neuville sur la voie existante
- Sens Neuville / Etables : élargissement unilatéral au nord-est

Les deux bassins existants de part et d'autre de la Chilaise seront remplacés par quatre nouveaux bassins de stockage et de traitement des eaux de la plateforme routière.

La voie d'insertion de la sortie d'Etables sera mise aux normes.

Ce projet prévoit aussi le rehaussement du pont de 20 cm permettant de faire transiter sous la RD21 les véhicules type "porte-char" transportant des pelles mécaniques ou tout autre engins volumineux. Toutefois, les convois exceptionnels continueront d'emprunter l'itinéraire parallèle.

Le trafic est très important sur cet axe de 10 772 véhicules/jour au giratoire de la RD347/RD90 à 10 000 véhicules/jour au giratoire de la RD347/RD18, dont 1 100 poids lourds par jour (soit 11%). Ces données sont de 2020 et correspondent au trafic moyen journalier annuel (du lundi au dimanche) tous sens confondus.

Il est recensé 7 accidents de 2013 à 2022 (2 tués, 9 blessés et 9 hospitalisés).

FINANCEMENT

L'enveloppe financière de ce projet d'aménagement sur ce secteur est estimée à 5 380 000 € (valeur 2022).

PLANNING

2022	2023	2024
Travaux de rehaussement du pont Dossiers réglementaires pour les créneaux	Validation Avant-projet Arrêtés loi sur l'eau et défrichement Dossier de consultation des entreprises	Travaux de la mise à 2X2 voies

NB : non compris éventuellement expropriation, fouilles archéologiques et AFAF

RD 347

Traverse de Neuville-de-Poitou

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

La RD 347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

Dans le cadre du précédent schéma routier, la traversée de Neuville avait été recensée comme problématique, principalement en raison de la saturation des giratoires Charles de Gaulle (RD62-RD347) et de la Drouille (RD347-RD18) et des trafics très importants (de l'ordre de 13 600 véhicules par jour sur la RD347 et 5800 véhicules par jour sur la RD62 en 2019), notamment en terme de pourcentage de poids lourds d'environ 10% sur la RD347 et 4% sur la RD62.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Le projet consiste en l'étude d'aménagements de la traverse de Neuville.

Après examen des possibilités de déviation, les études s'orientent vers un aménagement de la traverse avec traitement en dénivelé du croisement des flux Nord-Sud et Est-Ouest au niveau du giratoire de Mavault.

La solution retenue est l'étude d'une trémie à gabarit réduit permettant le passage de la RD62 sous la RD347 à l'emplacement de l'actuel giratoire de Mavault.

Au Sud et à l'Est, l'aménagement du carrefour de la Drouille en réalisant une trémie permettant le passage de la RD347 sous la RD18. Cet aménagement est associé à une voie nouvelle entre ce carrefour et la RD62 à l'Est de Bellefois. Cette nouvelle liaison nécessite la création d'un giratoire au raccordement avec la RD62. À l'ouest de la RD347, création d'une voie nouvelle en prolongement de l'existante permettant de rejoindre le centre de Neuville, cette liaison nécessite la création d'un giratoire et le réaménagement du giratoire existant au raccordement de la RD62

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le projet est situé en globalité dans une zone Natura 2000, ZPS, ZICO et ZNIEFF2.

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Le projet nécessite des acquisitions foncières de terres agricoles pour la liaison Est.

L'impact en zone urbaine est très limité et consiste essentiellement en réaménagement d'espaces publics existants.



PHASAGE DES TRAVAUX

Les aménagements seront réalisés en trois phases distinctives de travaux :

- Phase 1 : réalisation de la trémie du giratoire de la Drouille.
- Phase 2 : réalisation du giratoire de la RD62 à l'Est suivi de la voirie nouvelle puis des 2 giratoires dans Neuville et de la voirie Ouest.
- Phase 3 : réalisation de la trémie du giratoire de Mavault et aménagement de la RD347.

TRAFIC

Trafic journalier moyen sur la RD347 : 13600 véhicules/jour dont 1292 PL soit 9,5% de PL
 Trafic journalier moyen sur la RD62 : 4280 véhicules/jour dont 215 PL soit 5% de PL

ACCIDENTALITÉ

Sur la RD347 : 9 accidents dont 1 mortel depuis 2013 sur une distance totale de 9km aux abords de Neuville de Poitou.

Sur la RD62 : 1 accident en 2016

FINANCEMENT

Réf carte	Situation géographique	Montant des travaux	Cofinancement
20	Carrefour de Mavault	8,64 M€	17,5%
20	Carrefour de la Drouille	8 M€	à négocier
20	Déviations de Bellefois liaison Est	3,74 M€	17,5%
52	Liaison RD347 / RD62 Ouest	1,9 M€	à négocier

PLANNING

2022	2023	2024	2025	2026-2027
Dossier de Consultation de Maitrise d'œuvre complète	Etudes AVP Etudes Environnementales	Etudes PRO Etudes Environnementales Dossiers d'Autorisation Environnementale	Enquêtes publiques Environnementales et expropriation Acquisitions-Négociations foncières Dossier de consultation des entreprises-DCE travaux	2026-2027 Travaux carrefour de la Drouille 2027 Travaux déviation de Bellefois > 2027 Travaux liaison Ouest > 2028 Travaux carrefour de Mavault

RD 347

Carrefour de Noiron

Commune de Saint-Martin-La-Pallu

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

La RD 347 entre Poitiers et Loudun fait partie des axes structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

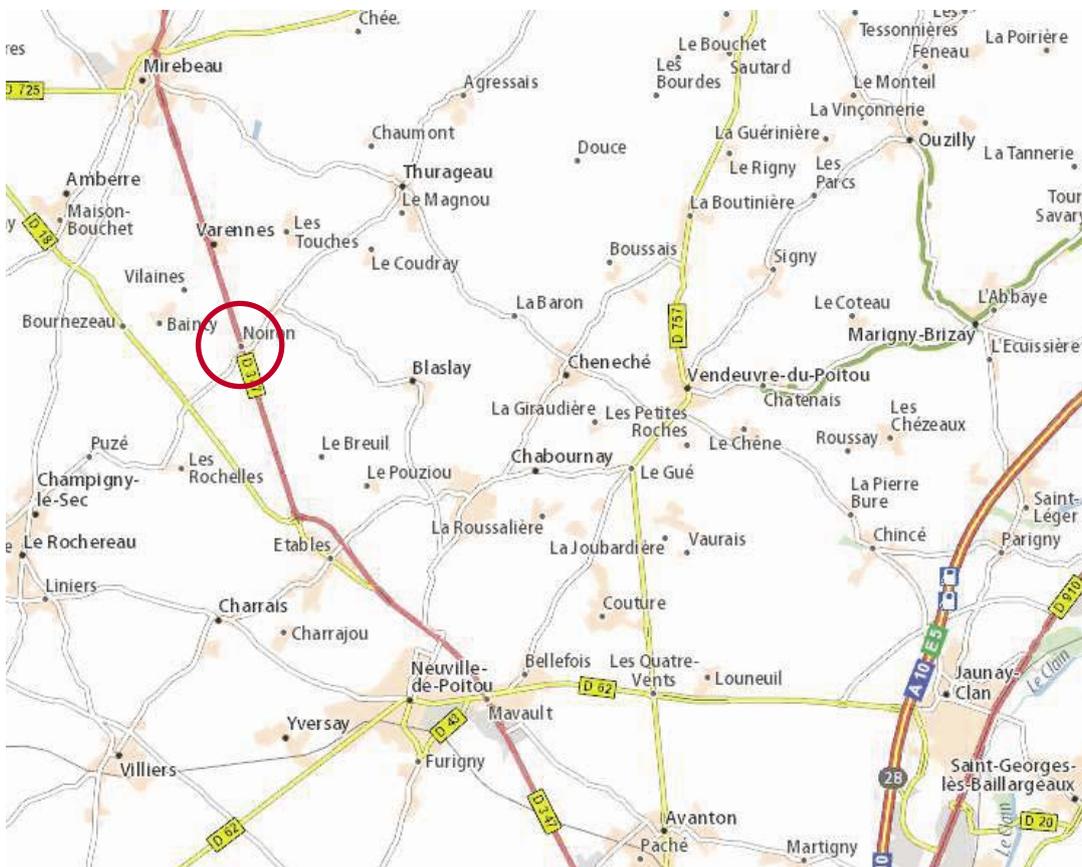
Le trafic relevé en 2019 est :

- RD347 (réseau structurant 1) : 6788 véhicules/jour dont 15% de PL
- RD42 (réseau de développement local 2) (direction Champigny) : 580 véhicules/jour
- RD42 (réseau de développement local 2) (direction Thurageau) = 320 véhicules/jour

Il est recensé deux accidents de 2008 à 2020 (avec 1 blessé léger).

Un aménagement de sécurité doit être réalisé à l'intersection des routes départementales 347 et 42 au lieu-dit Noiron, commune de Saint-Martin La Pallu.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



Au stade des études préliminaires, 3 variantes ont été étudiées dont deux avec des possibilités d'aménagement d'une aire de repos :

- Variante 1 : tourne-à-gauche créé en conservant les axes des routes départementales
- Variante 2 : tourne-à-gauche avec rectification des axes des routes départementales (perpendiculaires)
- Variante 3 : tourne-à-gauche avec rectification des axes des routes départementales (perpendiculaires) et aire de repos
- Variante 4 : giratoire
- Variante 5 : giratoire avec aire de repos

FINANCEMENT

L'enveloppe financière de ce projet d'aménagement est de 800 000,00 € (à ajuster en fonction de la variante retenue).

PLANNING

2022	2023	2024	2025	2026	2027/2028
Etudes préliminaires Choix de la variante à étudier	Avant-projet Etudes géotechniques Etudes environnementales Communication	Définition des mesures compensatoires (à confirmer) Validation AVP Dossiers réglementaires (à confirmer)	Projet Négociations amiables	Dossier de consultation des entreprises	Déplacement des réseaux Travaux

NB : non compris éventuellement expropriation et fouilles archéologiques

RD 347

Mise à 2 x 2 voies Entre Neuville et Mirebeau Secteur 1 : Étables - Noiron

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

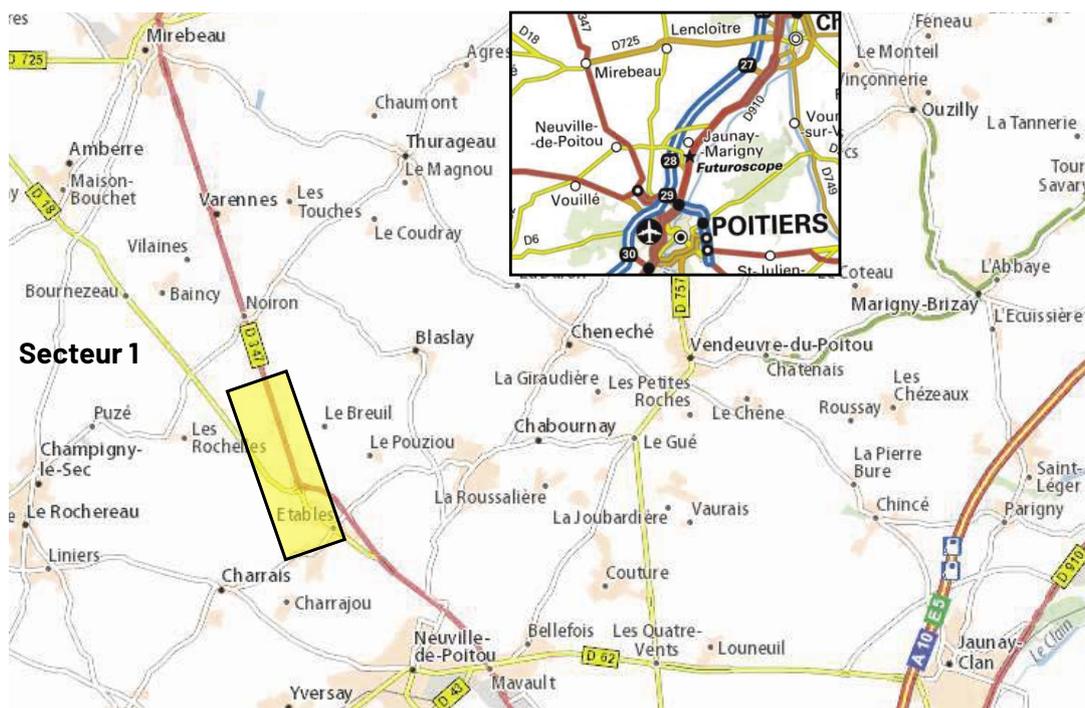
La RD 347 entre Poitiers et Loudun fait partie des réseaux structurants du département et constitue un des grands axes de transit essentiel au développement économique du nord du département. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

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

- l'axe sera aménagé à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement si possible de 1 000 à 1 200 m de zone de dépassement permettant des vitesses de 110 km/h,
- dans toute la mesure du possible les accès directs à cette section devront être supprimés et regroupés sur des échanges sécurisés, au besoin par des voies nouvelles de désenclavement. Ces échanges seront de préférence de type carrefour plan avec voie de tourne-à-gauche.
- les opérations devront au mieux préserver les enjeux environnementaux comme les captages d'eau potable, les continuités écologiques, les espaces boisés.

Le trafic est aux environs de Noiron de 6 400 véhicules/jour mais le pourcentage de poids lourds est élevé (15%). Ces données sont de 2020 et correspondent au trafic moyen journalier annuel (du lundi au dimanche) tous sens confondus.

De 2008 à 2020, il est recensé 8 accidents (2 tués et 6 blessés hospitalisés).

LOCALISATION DE L'OPÉRATION

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'opération se situe sur la commune de Saint-Martin La Pallu.

Le secteur 1 est un secteur très contraint environnementalement (alignements d'arbres, site Natura 2000, périmètre rapproché de captages, vignes en AOC...).

De plus techniquement, il est à noter :

- l'étude des dessertes de deux habitations et des parcelles agricoles nécessitant la création de voies parallèles à la RD347
- une butte (point haut) masquant la visibilité
- la création des aires de stationnement dans chaque sens de circulation pour tous véhicules (PL compris)

Après des échanges avec les services instructeurs, et compte tenu des éléments énumérées ci-dessus, la variante retenue à étudier est 2 créneaux d'une longueur d'environ 1 100 mètres :

- Sens Noiron / Etables : créneau sur voie existante
- Sens Etables / Noiron : création créneau à l'est

Le profil en travers de principe retenu a été avec l'abattage d'une rangée d'arbres côté est (non validé).

FINANCEMENT

L'enveloppe financière de ce projet d'aménagement sur ce secteur est estimée à 6 500 000 € (valeur 2019) (hors carrefour de Noiron)

PLANNING

2022	2023	2024	2025	2026	2027
Validation par le comité de pilotage du profil en travers Communication	Définition des mesures compensatoires Communication	Adaptation Avant-Projet Validation de l'avant-projet	Dossiers réglementaires Enquête publique unique (parcellaire et autorisation environnementale) Projet Acquisition foncier à l'amiable	DUP	Dossier de consultation (travaux et suivi environnemental)

NB : non compris éventuellement expropriation, fouilles archéologiques, et AFAF

SÉCURISATION

Une étude est en cours pour mettre en sécurité ce secteur par la pose de dispositifs de retenue.
Coût estimé : 2 000 000 € (valeur 2022)

Planning : travaux réalisables à compter de 2026 (sous réserve de l'obtention des autorisations environnementales).

RD 347

Aménagement de la traverse de Vaon - RD 347

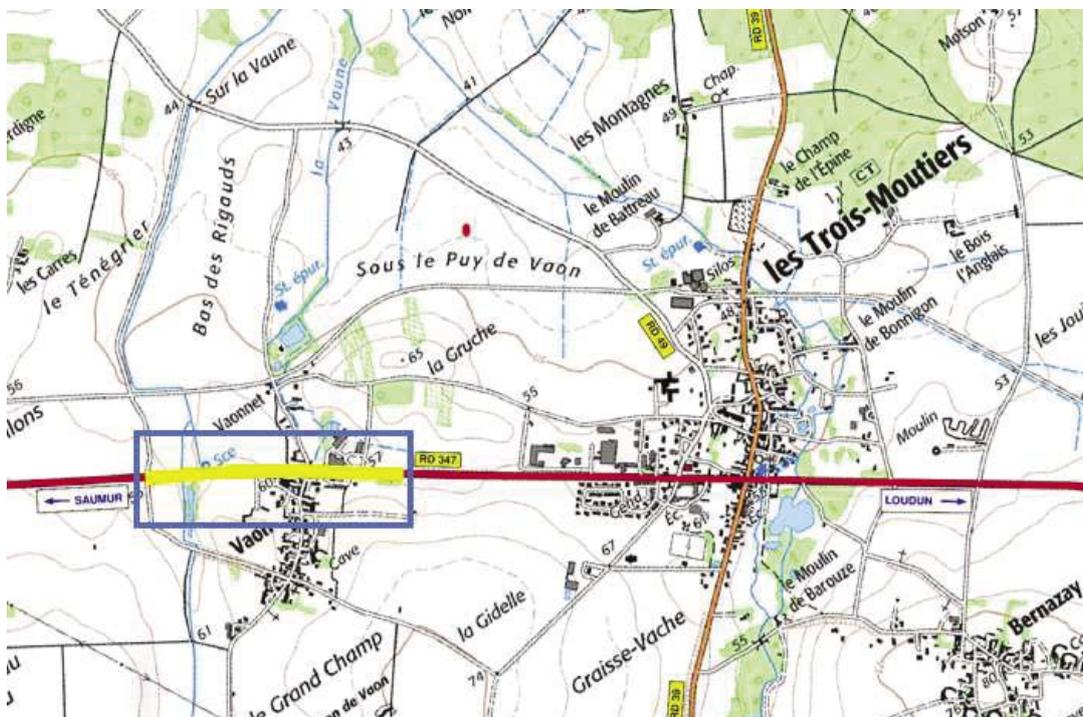
Commune des Trois-Moutiers

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

La traverse de Vaon, classée en agglomération, est située dans un secteur à forts impacts agricoles et touristiques. Située sur un axe classé à grande circulation, à caractère prioritaire, la RD 347, cette traverse est concernée par un trafic poids lourds important et de nombreux transports exceptionnels. La traverse étant rectiligne, avec des habitations en alignement, les sorties riveraines sont particulièrement difficiles, sans continuité entre les cheminements piétons existants. Les vitesses pratiquées sont supérieures à la vitesse autorisée favorisées par une courte section (450 m) entre les deux agglomérations sur la commune des Trois Moutiers.

Cette section de voie limitée à 50 km/h est également concernée par des problématiques de visibilité et de perception au droit du carrefour entre la RD 347 et la VC 1 (Route de Lantray et rue de Vaonnet).

Le projet est inscrit au Schéma Routier 2022-2027 du département de la Vienne. Il est identifié comme l'un des projets "Grands Travaux" à réaliser dans le cadre du schéma routier.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION*Quelques chiffres :*

- 6 530 Veh/j dans les deux sens
- 17% de PL (données 2018)
- Nombre important de Transports exceptionnels (600 demandes d'arrêtés en 2019)

Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

- Sécuriser les usagers de la route et des piétons
- Faciliter la sortie des véhicules et des commerçants situés en bordure de voie
- Réduire la vitesse pratiquée et interdire les dépassements
- Améliorer la qualité de l'espace public



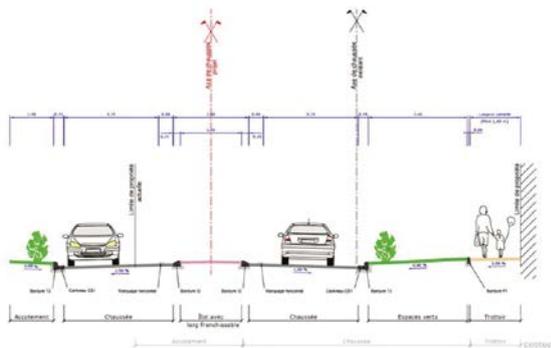
Découpage en section

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'aménagement consiste à réduire la voie à 6,50 m, réaliser une chicane, créer un cheminement piétons accessible, offrir des places de stationnement, concevoir un carrefour à feux, planter des arbustes pour renforcer l'image d'entrée en agglomération.



Plan masse - extrait



FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 1 000 000 € avec une participation de la commune selon les règles de co-financement en vigueur.

PLANNING

2022	2023	2024
Reprise de l'étude perdue (cyberattaque)	Etudes de Projet Acquisitions foncières à mener	Consultation des entreprises Travaux

RD 347

Aménagement de la traverse d'Angliers

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

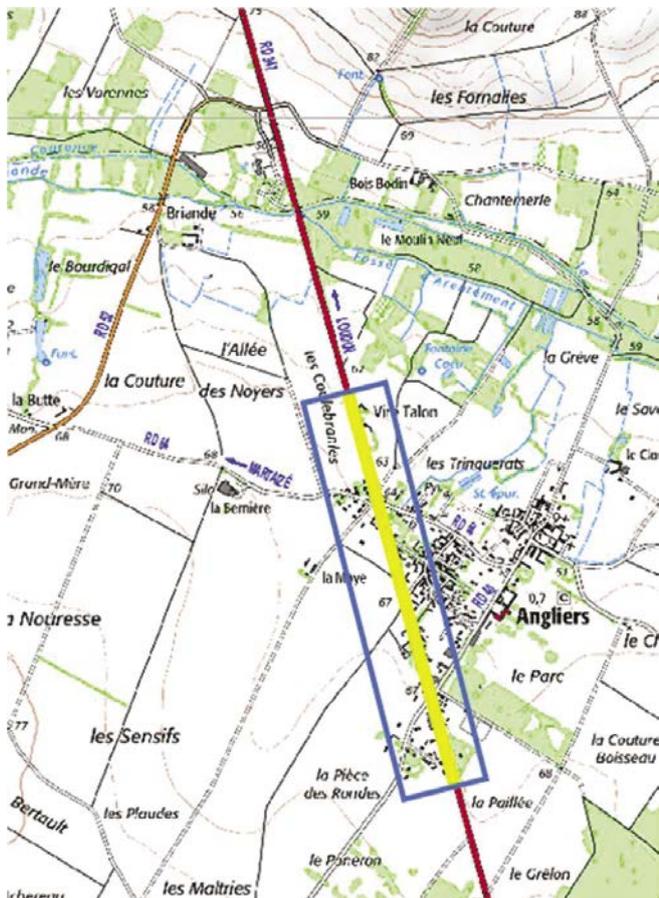
La traverse d'Angliers, classée en agglomération, est située sur un axe classé à grande circulation, à caractère prioritaire, la RD 347. Cette traverse est concernée par un trafic poids lourds important et de nombreux transports exceptionnels.

La traverse étant rectiligne, avec des habitations en alignement, les sorties riveraines sont particulièrement difficiles, sans continuité entre les cheminements piétons existants. Les vitesses pratiquées sont supérieures à la vitesse autorisée favorisées par une longue section (1600 m) limitée à 50 km/h.

Cette section de voie est également concernée par des problématiques d'eaux pluviales au droit du carrefour entre la RD 347 et la RD 40.

Le projet est inscrit au Schéma Routier 2022-2027 du département de la Vienne. Il est identifié comme l'un des projets "Grands Travaux" à réaliser dans le cadre du schéma routier.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



Quelques chiffres :

- 7 000 Veh/j dans les deux sens
- 18% de PL (données 2018)
- Nombre important de Transports exceptionnels (700 demandes d'arrêtés en 2018)
- Accidentalité : 1 accident 3VL/1PL

Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

- Sécuriser les usagers de la route et des piétons
- Faciliter la sortie des véhicules et des commerçants situés en bordure de voie
- Réduire la vitesse pratiquée
- Améliorer la qualité de l'espace public

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'aménagement consiste à réaliser par section les aménagements suivants :

- réduire la largeur de chaussée,
- réaliser des chicanes,
- sécuriser les manœuvres de tournes à gauche et les traversées piétonnes,
- créer un cheminement piétons accessible,
- créer des arrêts de bus accessibles PMR,
- offrir des places de stationnement,
- planter des arbustes pour renforcer l'image d'entrée en agglomération.

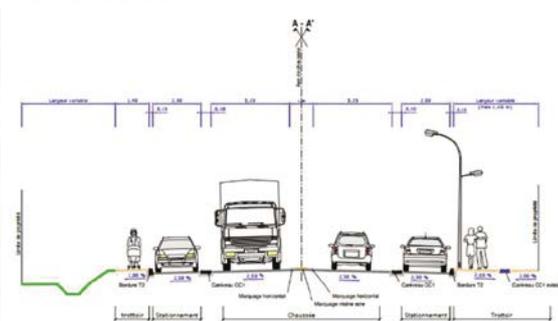


Découpage par section

Extrait - Vue en plan de la section 1



Profil en travers



FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 2 400 000 M€ avec une participation de commune selon les règles de co-financement en vigueur.

PLANNING

2023	2024	2025
Reprise de l'étude perdue (cyberattaque) Acquisitions foncières à mener	Etudes de Projet Consultation des entreprises	1 ^{re} tranche de travaux : sections 1 et 5 (1 M€)

RD 3

Réhabilitation du pont de Bonneuil Matours

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Le pont de Bonneuil-Matours permet de franchir le cours d'eau La Vienne. Il est situé sur la route départementale 3 sur la commune du même nom.

Il a été construit dans sa configuration actuelle en 1932 et est le dernier pont métallique suspendu de la Vienne.

Il est également le premier ouvrage ayant utilisé une suspension avec des câbles à torsion alternative. Il est donc à la fois un élément marquant du site et porteur d'identité de la commune.

A ce titre, l'ouvrage a fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques en octobre 2011. Le trafic moyen par jour sur le pont est d'environ 4 700 véhicules (deux sens confondus).

Des travaux s'avéraient nécessaires à plusieurs titres :

- Etat de corrosion avancée de la suspension et de la charpente du tablier
- Câbles de 1932 non galvanisés et forme en faisceau ne permettant pas d'auscultation électromagnétique ni d'accès au câble au centre du faisceau
- Ouvrage sous surveillance renforcée depuis 2008
- "Ouvrage en mauvais état général" selon les dernières inspections détaillées du Cerema
- Abaissement de la limitation à 12 T en 2011 puis mise en place d'une limitation de gabarit en 2019

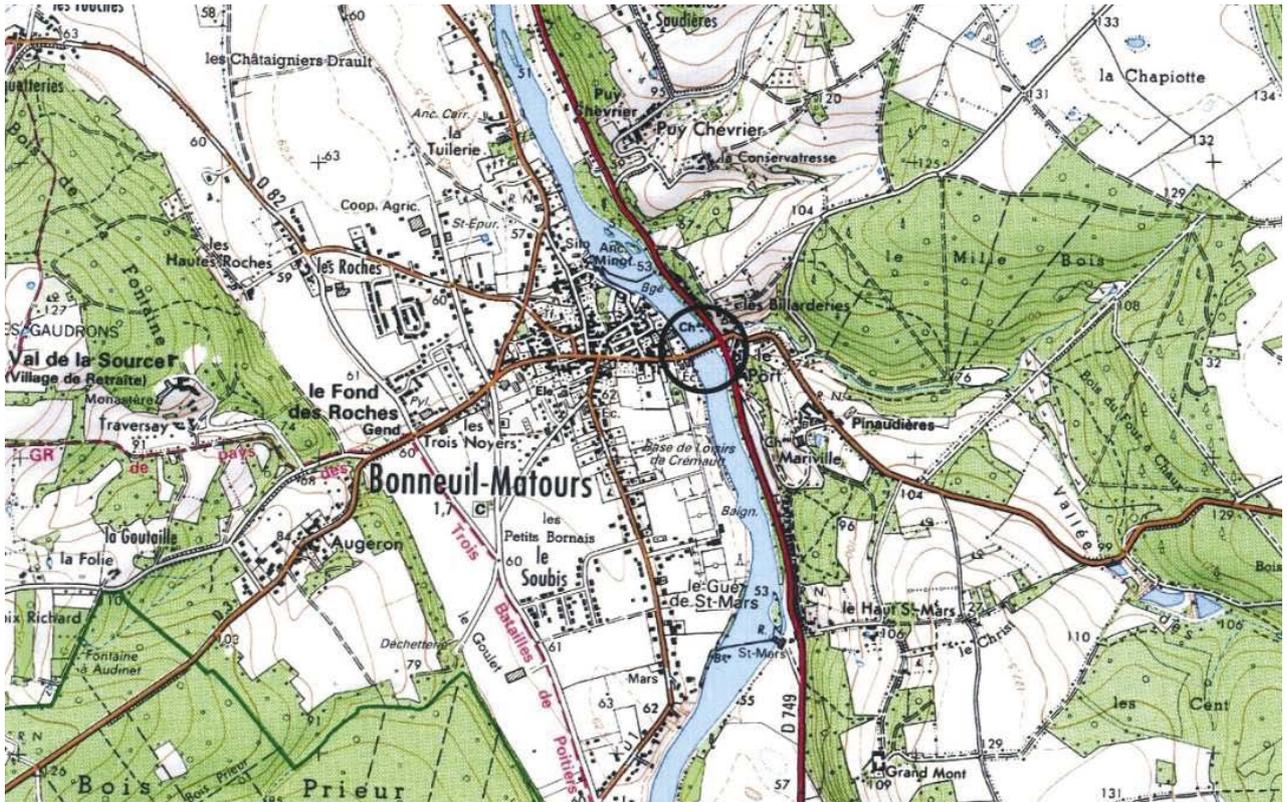
Les principaux objectifs de l'opération sont :

- Permettre un accès aux véhicules sans limitation de tonnage.
- Conserver le caractère patrimonial de l'ouvrage inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques.
- Prendre en compte et améliorer les cheminements piétonniers sur l'ouvrage.

La nature des travaux est :

- Remplacement de la suspension amiantée (changement complet des suspentes et des câbles porteurs)
- Remplacement de la charpente métallique
- Suppression de la poutre de renfort
- Démolition et reconstruction de la dalle béton
- Renforcement des fondations du pylône rive droite
- Clouage des massifs d'ancrage
- Remplacement de la nacelle de visite
- Ajout de deux passerelles piétonnes en encorbellement (dans le souci de conserver au maximum la perception actuelle de l'ouvrage, le conservateur régional des monuments historiques a demandé que le caractère patrimonial de l'ouvrage prévale sur la réglementation relative aux cheminements pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en vigueur : largeur des cheminements piétons / cycles inférieure à 1,40 mètre (dérogation)).

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



Les travaux

La maîtrise d'œuvre est assurée par la société ARTCAD (69760 LIMONEST) et l'assistance à maîtrise d'ouvrage par la société ARCADIS (37553 SAINT-AVERTIN).

La méthode retenue pour réaliser le changement de la suspension est le recours à une suspension provisoire. Ce procédé consiste à mettre en place une suspension provisoire pour changer les différents câbles, puis à faire passer les charges d'abord de la suspension existante vers la suspension provisoire.

- Déposer la suspension provisoire
- Installer la suspension neuve
- Transférer les charges de la suspension provisoire vers la suspension neuve
- Déposer la suspension provisoire

La période de préparation s'est déroulée pendant 3 mois de janvier 2020 à mars 2020.

Compte tenu de la crise sanitaire, le lancement des travaux n'a pu se faire que le 8 juin 2020.

De juin 2020 à décembre 2020, les travaux ont été réalisés sous circulation :

- sécurisation de la rive droite en instaurant une zone 30 et en changeant les sens de priorité
- installation de chantier en rive gauche et aménagement des accès en sous-face de l'ouvrage et des échafaudages en pied pour l'accès des ouvriers
- pose de la passerelle piétonne provisoire
- renforcement des pylônes – dépose des garde-corps

Année 2021, les travaux sont réalisés sous coupure :

- démolition de la chaussée et la dalle en béton armé de la travée centrale
- transfert de charge sur suspension provisoire
- dépose de la suspension existante amiantée
- ancrage des micropieux de la pile rive droite
- remplacement élément par élément de la charpente métallique de la travée centrale
- dépose de la charpente métallique des travées latérales
- démolition des culées rives droite et gauche



MOUVEMENTS SUR LE PYLÔNE EN RIVE DROITE

En août 2021, il est détecté un mouvement anormal du pylône rive droite (tassements et rotation d'ensemble vers l'amont).

Depuis la détection des mouvements, la pile est mise sous surveillance renforcée. Aucun nouveau mouvement a été enregistré.

Aucune cause de ces mouvements ne se dégage de manière sûre.

Mais des mouvements complémentaires sont possibles et non prévisibles qui mettraient en jeu la sécurité du public et des intervenants.

Il est nécessaire de réaliser des travaux de renforcement permettant la reprise TOTALE des efforts de la pile.

Différents types de solutions ont été étudiées mais celle retenue doit faire l'objet d'une approbation des Monuments Historiques.

Les études sont en cours et un nouveau permis de construire et dossier loi sur l'eau devront être déposés

Le chantier continue MAIS dans la limite de travaux qui ne modifient pas les charges sur le pylône rive droite et restent conformes au permis de construire (fin en mai 2022).

La suite des travaux dépend de la solution qui sera choisie, des mois d'études seront alors nécessaires avant la reprise des travaux sur site.

FINANCEMENT

La société BAUDIN CHATEAUNEUF (45110 CHATEAUNEUF SUR LOIRE) a été retenue pour réaliser les travaux de réhabilitation de l'ouvrage pour un montant de 6 250 000 sur 2022-2027.

Une subvention de la DRAC pourra être accordée au Département (travaux et maîtrise d'œuvre) pour un montant non encore défini.

PLANNING

2022	2023	2024
Arrêt des travaux en mai 2022 Autorisations diverses pour les travaux de renforcement du pylône en rive droite (permis de construire, dossier loi sur l'eau) Reprise des travaux	Travaux permettant d'ouvrir à la circulation l'ouvrage avant la fin de l'année	Travaux

Parking du Château Commune de Monts-sur-Guesnes

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Dans le cadre du projet de création du Château, ex Historial du Poitou, sur la commune de Monts-sur-Guesnes, un parking a dû être réalisé pour accueillir les visiteurs. De plus, un plateau surélevé a été conçu pour assurer la sécurité des usagers et permettre la traversée des PMR en traversée de la RD 24, depuis la billetterie jusqu'à l'entrée du Château.

Le projet est inscrit au Schéma Routier 2022-2027 du département de la Vienne pour ce qui concerne l'achèvement des travaux. Il est identifié comme l'un des projets "Grands Travaux" à réaliser dans le cadre du schéma routier.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

- Réaliser une voie d'accès depuis l'allée des marronniers – RD 24
- Créer un parking végétalisé (enceinte monuments historiques)
- Créer une liaison piétonne entre le parking et le château

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'aménagement consiste à réaliser :

- 83 places VL,
- 4 places VL électriques,

- 2 places VL PMR,
- 5 places pour Autocars,
- 4 places Camping-cars et 4 places motos.



Plan masse de l'aménagement



Aménagement du plateau surélevé – Allée des marronniers – RD 24

FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 455 000 € dont 100 000 € au titre de l'AP 2022-2027.
Budget 2022 : 100 000 €.

PLANNING

Fin des travaux (mai)
2022

RD 757/ RD 21 /RD 43

Giratoire St-Martin La Pallu

Aménagement de sécurité du carrefour

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Le projet concerne l'aménagement du carrefour existant entre les RD757 RD43 et RD21 situé au lieu-dit le Grand Gué sur la commune de Saint Martin la Pallu.
La RD757 est l'axe principal entre Poitiers et Lençloitre en direction de Richelieu.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'aménagement de sécurisation consiste en la création d'un giratoire à St Martin la Pallu au raccordement des RD757/RD43/RD21

Le projet a fait l'objet d'une présentation préalable au comité technique le 5 novembre 2019, afin de présenter les solutions d'aménagements envisagés.

Le comité de pilotage du 23 janvier 2020 a permis de valider les principes d'aménagement suivants :

- Réalisation d'un giratoire d'un diamètre de 17m.
- Largeur de l'anneau 7m
- Largeur des d'entrées de 4m
- Largeur des voies de sorties 4,50m

Cette solution permet de sécuriser les échanges entre les différentes voiries, notamment le raccordement actuel de la RD21 sur la RD43 situé en amont du raccordement effectif avec la RD757, pour lequel la visibilité est actuellement réduite.

Ce giratoire s'intègre en grande partie dans les emprises actuelles du carrefour existant, il nécessite cependant une acquisition foncière réduite d'environ 30m².

Le diamètre de 17m permet de réduire les aménagements et les coûts de réalisation, tout en maintenant la voirie communale (VC2) située au nord du carrefour actuel.

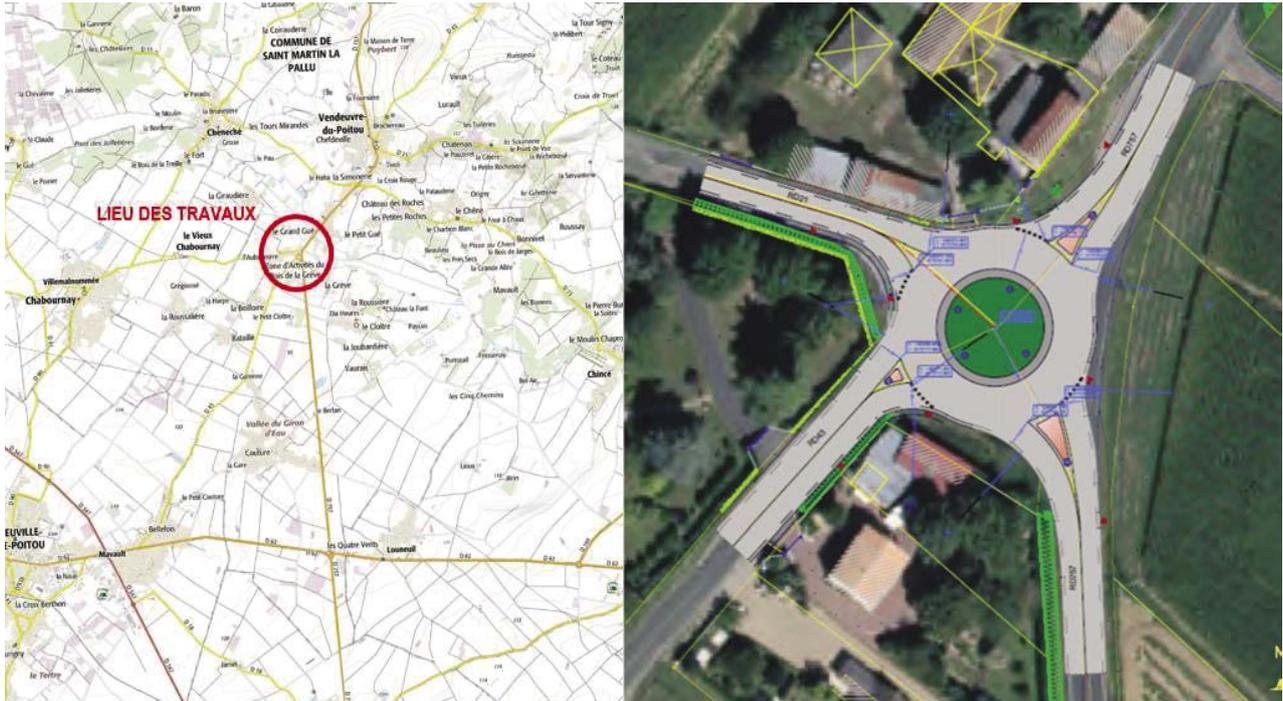
Les accès à la zone d'activités du bois de la Grève située sur la RD43 sont assurés y compris pour les poids lourds. L'accès à la RD 21 reste inchangé et interdit aux PL supérieurs à 9 tonnes.

La nouvelle géométrie de ce point d'échange nécessite la mise en place d'une signalisation d'approche renforcée sur la RD757 de part et d'autre du giratoire.

La réalisation de ce giratoire permettra aussi de résoudre le problème de retenue d'eau dans le carrefour actuel, en modifiant le profil des voiries et en canalisant les eaux de plateforme vers l'extérieur du giratoire.

La réalisation de ce giratoire permettra aussi de résoudre le problème de retenue d'eau dans le carrefour actuel, en modifiant le profil des voiries et en canalisant les eaux de plateforme vers l'extérieur du giratoire.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



TRAFIC

Trafic journalier moyen sur la RD757 : 3560 véhicules dont 160 PL soit 4,5% de PL. Trafic journalier moyen sur la RD21 : 420 véhicules.
Trafic journalier moyen sur la RD43 : 980 véhicules

ACCIDENTALITÉ

Pas d'accident recensé sur ce carrefour depuis 2013.

FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 480 000 € avec une participation de la commune.

PLANNING

2022-2023	2024	2025
Etudes PRO Dévoisement des réseaux	Dossier de Consultation des entreprises	Travaux

Liaison RD 757 (Avanton) / RD 347 (Migné-Auxances)

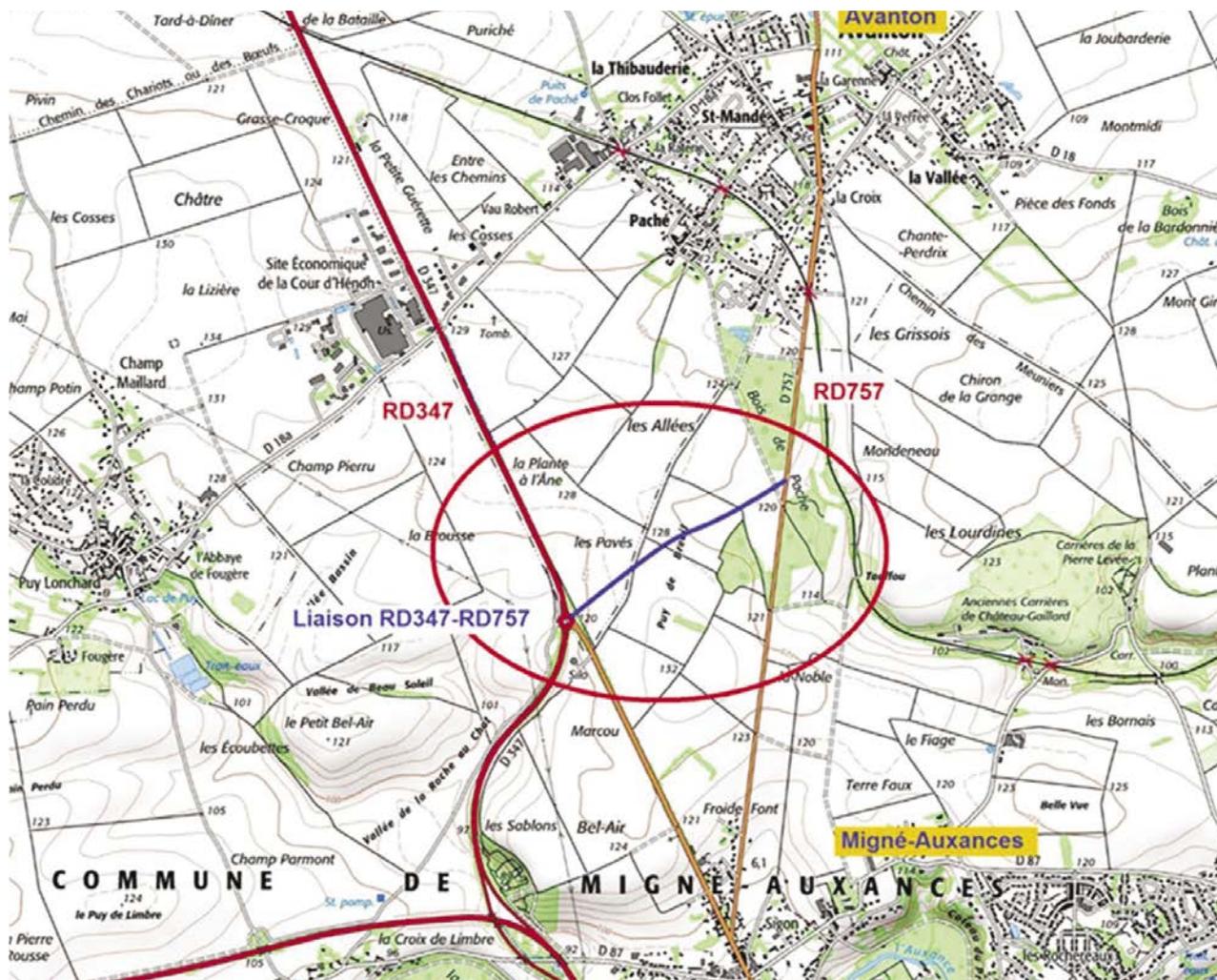
DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

La jonction entre la RD347 et la RD757 au sud d'Avanton constitue une prolongation, et d'une certaine manière l'achèvement de la déviation de Migné-Auxances.

En effet, la RD757, qui supporte un trafic de 4310v/j dont 120PL (soit 2,8%), débouche à l'entrée nord de l'agglomération de Migné-Auxances et la grande majorité de ce trafic continue à traverser le bourg, dont la quasi-totalité du trafic poids lourd compte tenu de la configuration contrainte du carrefour d'extrémité.

Cette liaison est donc très attendue par Migné-Auxances.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Le projet proposé concerne :

- Une section nouvelle entre la RD757 et la RD347 d'une longueur de 1,1 km et limitée à 80km/h
- Un profil en travers Réseau de développement local de niveau 1 avec une voie de 6 m avec 2 accotements de 1,80m
- La réalisation d'un carrefour plan ou de type giratoire au niveau de la RD 757 et un raccordement au niveau du giratoire existant de la RD 347/RN147

TRAFIC

Trafic journalier moyen sur la RD757 : 4310 véhicules dont 120 PL soit 2,8% de PL

ACCIDENTALITÉ

Sur la RD757 : pas d'accidents depuis 2016.

FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à 2 500 000 M€.

PLANNING

2022-2023	2024	2025	2026	2027
Reprise / modifications des dossiers ENV	Poursuite des études ENV AVP	PRO Dossiers réglementaires	Consultations DCE marché travaux Enquêtes publiques Acquisitions foncières	Travaux > 2027

RD 951**Déviation de Saint-Julien-L'Ars****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

La RD 951 entre Poitiers et Chauvigny fait partie des axes structurants du département et constitue le support essentiel du développement économique du pays chauvinois. A ce titre, il convient que cet axe présente un niveau de service élevé et que la fluidité de la circulation soit assurée tout en garantissant une sécurité accrue pour les usagers.

La stratégie d'aménagement de cet axe comprend après la sécurisation de la traversée de Jardres, la déviation de l'agglomération de Saint Julien l'Ars.

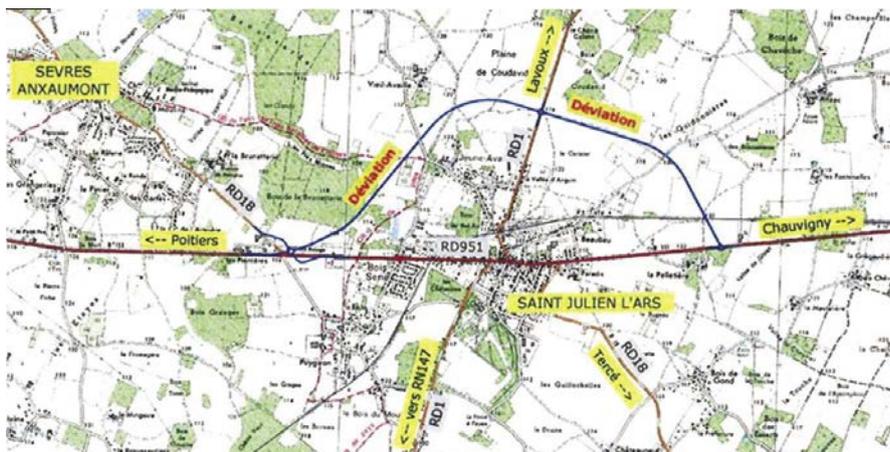
La traversée de Saint-Julien l'Ars est longue, peu large, présente de nombreux carrefours et accès riverains, et est le siège d'une vie locale importante. Un aménagement sur place ne saurait résoudre l'ensemble des problèmes tant le niveau de trafic est élevé avec le passage de convois exceptionnels.

L'étude de circulation réalisée en 2016 indiquait :

- un niveau de trafic véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) globalement constant du lundi au jeudi (entre 4 900 et 6 700 véhicules jours)
- un niveau de PL élevé pour une traverse d'agglomération (7 et 9% de PL du lundi au vendredi)
- une augmentation du niveau de trafic le vendredi (entre 8 et 15 % par rapport au reste de la semaine)
- une diminution du trafic le samedi et le dimanche.

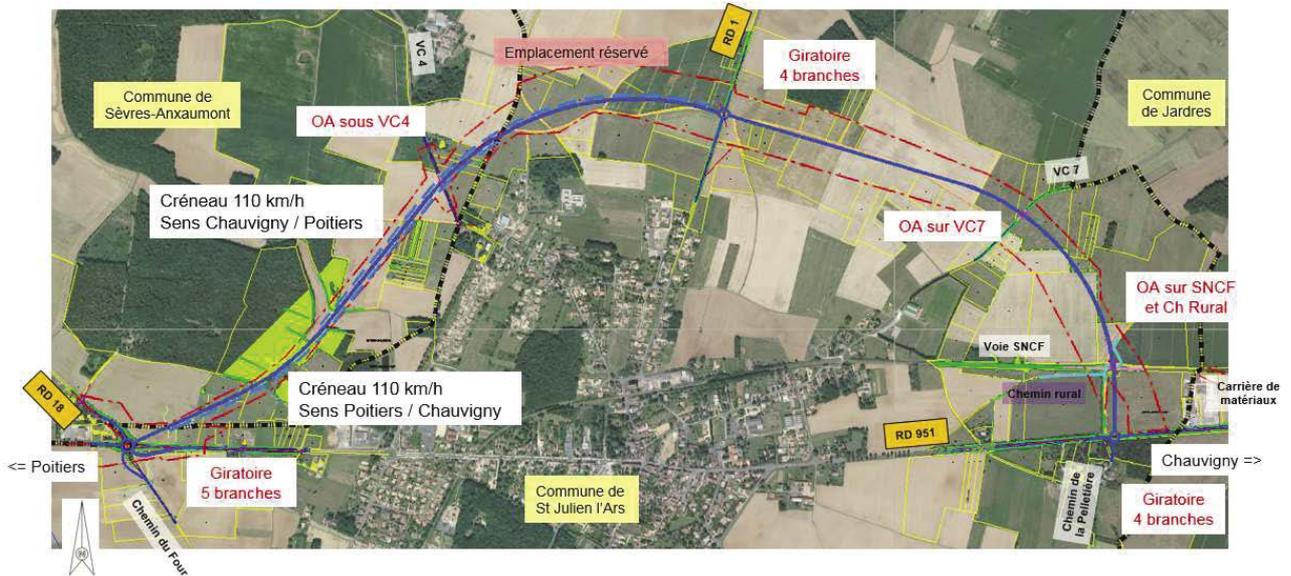
Une déviation apparaît donc nécessaire.

Il est recensé de 2013 à 2020 entre le giratoire de la RD18 (direction Sèvres Anxaumont) et le hameau de La Pelletière 4 accidents (1 tué, 6 blessés et 3 blessés hospitalisés).

LOCALISATION DE L'OPÉRATION**DESCRIPTION DE L'OPÉRATION**

Les études d'avant-projet (choix retenu de variante à étudier validé par délibération de Grand'Poitiers et par les communes de Saint-Julien l'Ars et Sèvres Anxaumont) prévoit la création d'une déviation d'une longueur d'environ 4,5 km au nord du bourg de Saint-Julien l'Ars.

Deux créneaux de dépassement à 110 km/h avec séparateur sont envisagés entre le giratoire Ouest (à 5 branches) et la RD1 (un dans le sens Poitiers-Chauvigny /un dans le sens Chauvigny-Poitiers).
 Entre la RD1 et le giratoire EST, la voie sera classée en route structurante 1 (RS1).
 Cette déviation sera interdite aux engins agricoles et aux vélos.
 Les aménagements devront permettre le passage des convois exceptionnels.



ETUDES ENVIRONNEMENTALES ET AUTRES CONTRAINTES

Les derniers inventaires réalisés en 2019 font apparaître des enjeux forts pour :

- les oiseaux liés aux espèces des milieux agricoles et notamment pour l'œdicnème criard nicheur et les insectes (xylophages, rhopalocères, odonates et orthoptères)
- les zones humides
- les couloirs de déplacement de la grande faune
- richesse archéologique
- voie ferrée

AMÉNAGEMENT FONCIER

Un aménagement foncier agricole et forestier sera nécessaire.

COÛT

Le projet d'aménagement retenu à étudier est estimé à 20 000 000€ sur une base de ratios très généraux. La communauté d'agglomération de Grand Poitiers devrait participer selon les règles de co-financement en vigueur.

PLANNING (non compris expropriation et fouilles archéologiques éventuelles)

2022	2023	2024	2025	2026	2027 à 2030
Relance marchés d'études	Reprise AVP Mise à jour des données environnementales Définition des mesures compensatoires Dossiers réglementaires	Convention de co-financement Validation AVP DUP (autorisation environnementale et expropriation) PRO AFAF	Diagnostic archéologique Dossier de consultation des entreprises Acquisition foncier AFAF	Déplacement des réseaux AFAF	Travaux AFAF

Liaison RD 25 – RD 35

Commune de Chaunay

PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

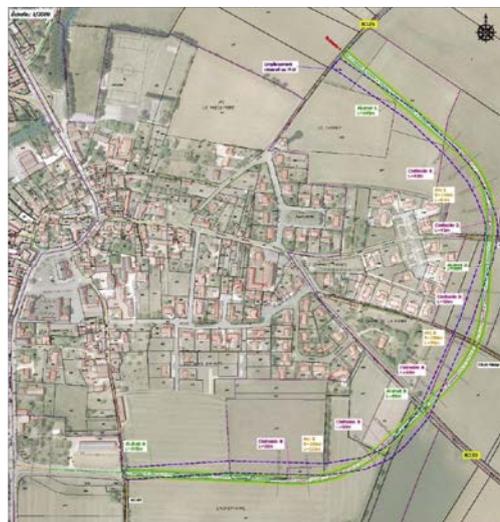
L'implantation de la laiterie sur la RD 25, route de Brux, et son développement constant depuis ces dernières années, impose la traversée du bourg de Chaunay en venant de la RN 10, notamment pour le trafic poids lourds qui se rend à la laiterie. Ces derniers doivent emprunter la rue "Des bons enfants", rue étroite, ce qui pose de nombreux problèmes de sécurité vis-à-vis du stationnement des véhicules des riverains ainsi que pour le cheminement des piétons qui rejoignent l'école, route de Civray. Par ailleurs, lors des déviations de la RN 10, le trafic dans l'agglomération se trouve saturé ce qui engendre des problèmes d'insécurité.

LES OBJECTIFS

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

Le trafic à dévier est d'environ 40 poids lourds par jour (comptage janvier 2022)

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION

Le projet d'une longueur de 1 300 m débute au carrefour de la voie communale et du giratoire RD 25-RD 25 A au sud de Chaunay au PR 3+600, croise la voie communale rue des Charrières, traverse la RD 35 route de Civray au PR 4+000, coupe la route de Biarge (voie communale) et la VC n°3 pour se raccorder sur la RD 25 au PR 4+000.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

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

FINANCEMENT

Estimation

Le projet est évalué à 2 000 000 € TTC, valeur 2022, sur la base de ratios. Cette estimation ne tient pas compte de sujétions imprévues, telles d'importants déplacements de réseaux, de fouilles archéologiques préventives. Ne sont pas compris les travaux préalables aux classement/déclassement qui resteront à définir

Co-financeurs

Le projet resterait sous maîtrise d'ouvrage départementale. La commune et/ou la communauté de communes apporteraient une participation selon les règles de cofinancement en vigueur. La commune s'engagerait également à accepter le reclassement dans la voirie communale des parties de RD interceptées par cette déviation.

PLANNING PRÉVISIONNEL INDICATIF

2022-2023	2024	2025	2026-2027
Etudes préalables AVP	PRO APD	Acquisitions Foncières	DCE Travaux

Liaison RD46/RD24/RD14

Communes de Monts-sur-Guesnes, Prinçay et Dercé

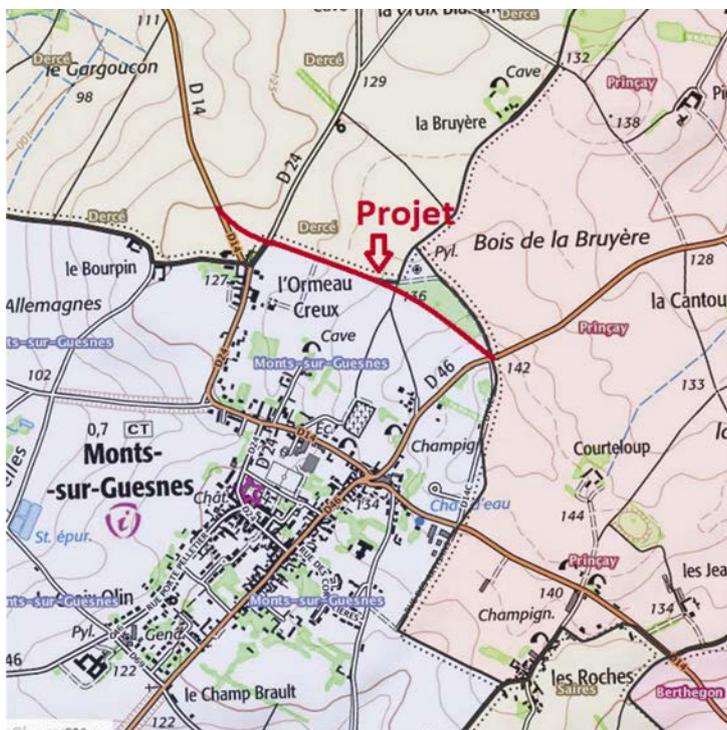
DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Le centre bourg de la commune de Monts sur Guesnes n'est pas du tout adapté à la circulation des engins agricoles ou des poids lourds.

Ces derniers génèrent un trafic routier important en traversée de bourg, qui doit être réduit en vue de sécuriser les flux devant le groupe scolaire communal et de désengorger la place de la Vouye qui arrive à saturation. De plus, il est nécessaire de permettre au centre de secours, de disposer d'un accès efficace, rapide et sécurisé. Le Département de la Vienne a donc décidé d'aménager une liaison routière entre la RD46, la RD24 et la RD14 en créant une voirie nouvelle sur les communes de Monts-sur-Guesnes, Prinçay et Dercé.

Le projet est inscrit au Schéma Routier 2022-2027 du Département de la Vienne, pour l'achèvement des travaux. Il est identifié comme l'un des projets "Grands Travaux" à réaliser dans le cadre du schéma routier. Il s'inscrit dans la continuité d'aménagements routiers déjà réalisés sur quatre tronçons en 2006, 2008 et 2014.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

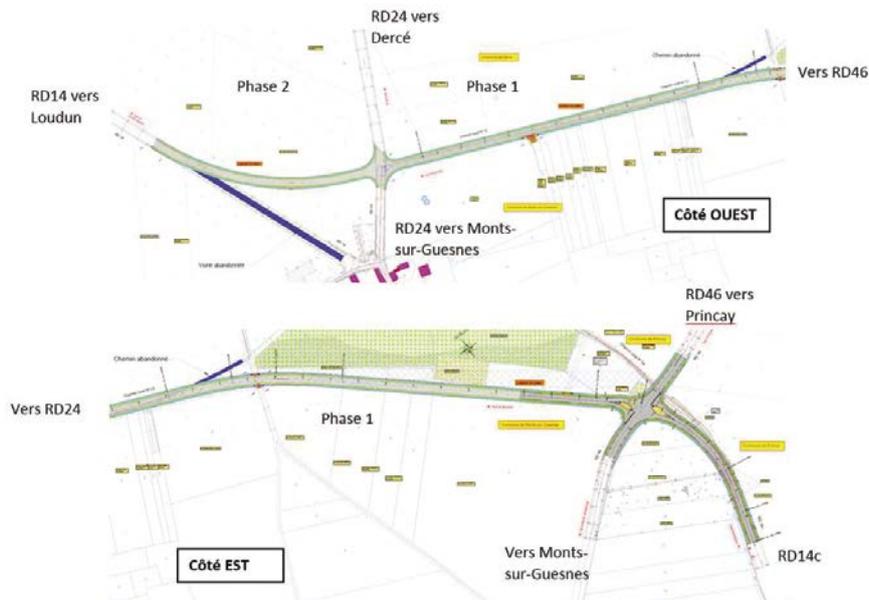
- Contournement Nord de Monts sur Guesnes,
- Limitation de la circulation d'engins agricoles et de poids lourds en traversée de bourg,
- Sécurisation des flux devant le groupe scolaire communal et la place de la Vouye.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Le projet d'aménagement consiste en la création d'une voie de liaison routière au nord-ouest du département de la Vienne, dans le Loudunais. Il concerne les communes de Monts-sur-Guesnes, Dercé et Princay, situées à environ 30 km au nord-ouest de Châtellerault.

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

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



Trafic attendu : 1100 véh/j dont 5% Poids lourds dans les 2 sens

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

- Longueur totale : 1,25 km
- Chaussée à double sens en 2 x 1 voie
- Route départementale du Réseau de Développement Local N°2 (RDL2) avec quelques dérogations :
 - Largeur de chaussée : 6m
 - Accotement : 1,50 m
- Route bordée de part et d'autre par des fossés longitudinaux de 1,50 m de largeur
- Vitesse hors agglomération : 80km/k

FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 2 200 000 M€ avec une participation de la commune selon les règles de co-financement en vigueur.

Budget 2022 : 190 000 €.

PLANNING

2022
Achèvement des travaux pour une mise en service en Avril Opérations de classement et déclassément en juin

RD 27A**Pont du Bourg****Commune de Marigny-Chemereau****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

Ouvrage en maçonnerie permettant à la RD27A de franchir la rivière « la Vonne ». Cet ouvrage possède 5 voûtes plein cintre d'ouverture comprise entre 1,90 et 4,40 m et 2 voûtes situées en zone privée (proximité d'un moulin).

Il présente une longueur totale de 71 m pour une largeur hors tout de 6,68 m, une largeur circulaire de 4,19 m et 2 trottoirs de 0,78 m bordés de 2 garde-corps de 0,93m de hauteur.

La surveillance réalisée sur l'ouvrage permet de conclure que celui-ci est dans un état de conservation passable.

Les désordres rencontrés au niveau de la chaussée de l'ouvrage sont les suivants :

- Absence d'étanchéité et infiltration d'eau,
- Fissurations et pelades des enrobés,
- Stagnation d'eau sur la chaussée,
- Dégradations des trottoirs,
- Corrosion et chocs sur les garde-corps hors normes.

Les autres désordres constatés sur l'ouvrage sont les suivants :

- Disjointoiement généralisé des maçonneries,
- Aciers apparents en sous-face des élargissements béton,
- Présence d'humidité sur les parements,
- Présence de végétation.

TMJA : 280 véh/j - Accidentalité : NC



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Le projet de réhabilitation de l'ouvrage a été étudié en lien avec l'aménagement de la traverse du bourg et la volonté de la commune de créer un cheminement piéton continu et aux normes.

Les études et concertations diverses (mairie, concessionnaires de réseau) ont abouti à retenir une solution de mise en oeuvre d'une dalle générale sur l'ouvrage. Cette solution est la plus adaptée en terme de durabilité, de circulation, de passage de réseaux.

Sur l'aspect technique, la dalle générale permet d'avoir la configuration suivante :

- Trottoir aval de 1,40m pour le cheminement piéton
- Chaussée de 4,50m
- Trottoir amont de 0.,0m

Le chantier consiste en la démolition de la chaussée et des encorbellements existants pour réaliser une dalle de répartition. Le profil en travers de l'ouvrage sera modifié afin de permettre la création d'un cheminement piéton aux normes côté aval.

En intrados, l'ensemble des maçonneries sera restauré par injections, réparations et rejointoiement.

FINANCEMENT

Le coût global des travaux s'élève à 750 000 € TTC. Cette opération est entièrement financée par le Département de la Vienne.

Le marché de travaux a été attribué à l'entreprise VEYER (41).

PLANNING

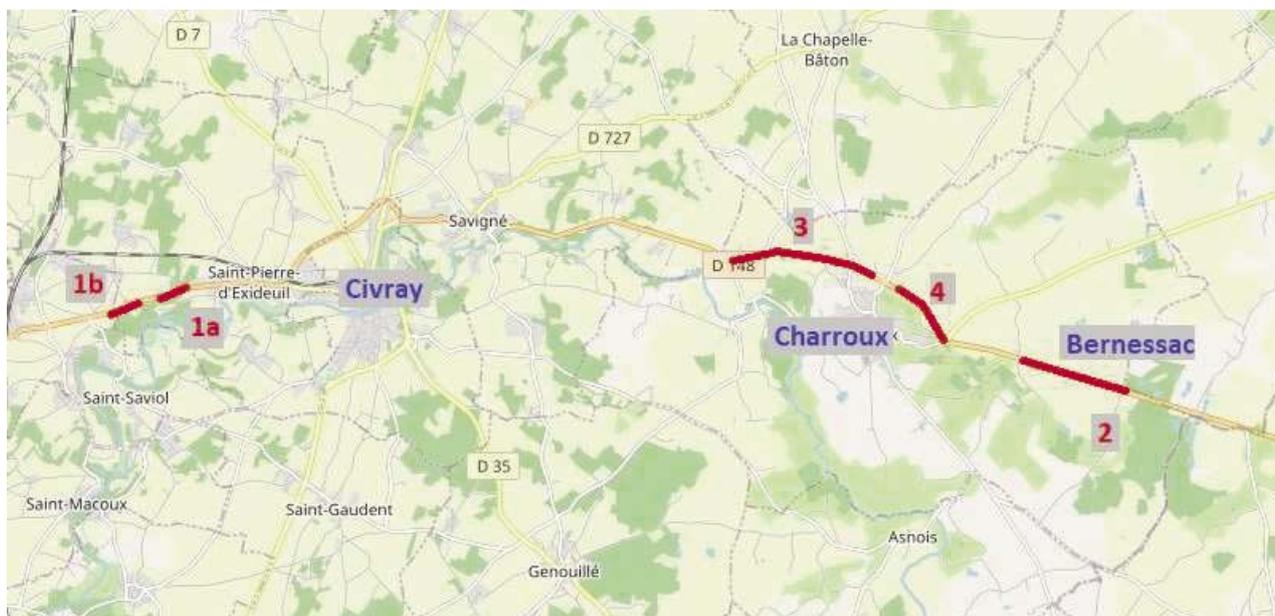
Travaux d'avril à août 2022 avec une fermeture du pont à la circulation en avril, mai et juin.

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Le projet inscrit au titre des études du schéma routier du département, concerne l'aménagement global de la RD 148 pour harmoniser les voiries avec les départements voisins.

La RD 148 est l'axe structurant entre Limoges et Niort qui supporte à cet endroit (RN10/Savigné) un trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'environ 4 000 véhicules par jour dans les 2 sens dont 20.5 % de poids lourds (830PL).

L'étude porte sur l'aménagement global de cet axe..



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

1a - Aménagement / sécurisation des tracés au niveau des courbes des Bourbes sur la commune de Saint Pierre d'Exdeuil

1b - Aménagement / sécurisation des tracés au niveau des courbes de Beaumont sur la commune de Saint Pierre d'Exdeuil

2 - création de créneaux de dépassement 2x2 voies à 110km/h sur le secteur de Bernessac

3-4 - création de créneaux de dépassement 2 +1 voies sur le contournement de Charroux

FINANCEMENT

Le coût de ces projets est estimé à :

Réf carte	Situation géographique	Montant des travaux
40	1a aménagement des courbes des Bourbes	700 000 €
58	1b aménagement des courbes de Beaumont	400 000 €
54	2 Créneaux de Bernessac 5,2M€	5 200 000 €
59	3 et 4 Créneaux de Charroux	5 500 000 €

TRAFIC (2019)

Trafic journalier moyen

Sur le secteur 1 des courbes des Bourbes et de Beaumont 5070 véhicules dont 866 PL soit 17,1% de PL

Sur le secteur 2 de Bernessac 2700 véhicules dont 615 PL soit 22,8% de PL

Sur le secteur 3 à l'Est de Charroux 4440 véhicules dont 657 PL soit 14,8% de PL

Sur le secteur 4 à l'Ouest de Charroux 2790 véhicules dont 600 PL soit 21,5% de PL

ACCIDENTALITÉ (2008 - 2022)

7 accidents sur l'ensemble des secteurs se répartissant comme suit :

- sur le secteur 1 des courbes des Bourbes et de Beaumont (PR30 à PR33) : 2 accidents dont 1 mortel (2015)
- sur le secteur 2 de Bernessac (PR12.800 au PR15.500) : 4 accidents dont 1 mortel (2017)
- sur le secteur 3 et 4 à Charroux (PR16.00 au PR21.00) : 1 accident non mortel (PR17.800)

PLANNING

2022	2023	2024	2022-2027
1a et 1b Etudes techniques et environnementales	Etudes environnementales 1a - Acquisitions foncières 1a - DCE technique 1a - Marché de travaux	1a - travaux	1b-2-3-4 - Etudes suivant les priorités définies Dates de travaux > 2027

En fonction des priorités définies, les études des courbes de Beaumont, ainsi que celles des créneaux de dépassement de Bernessac et Charroux seront réalisées entre 2022 et 2027.

Les travaux seront quant à eux réalisés après 2027.

Liaison RN 10 – RD 7

(Barreau de Couhé)

Commune de Valence-en-Poitou

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Valence-en-Poitou est une commune nouvelle depuis le 1er janvier 2019 regroupant les communes de Couhé, Ceaux-en-Couhé, Châtillon, Payré et Vaux-en-Couhé.

Des problèmes de circulation avaient été identifiés depuis de nombreuses années dans la traversée du bourg de Couhé par la RN10.

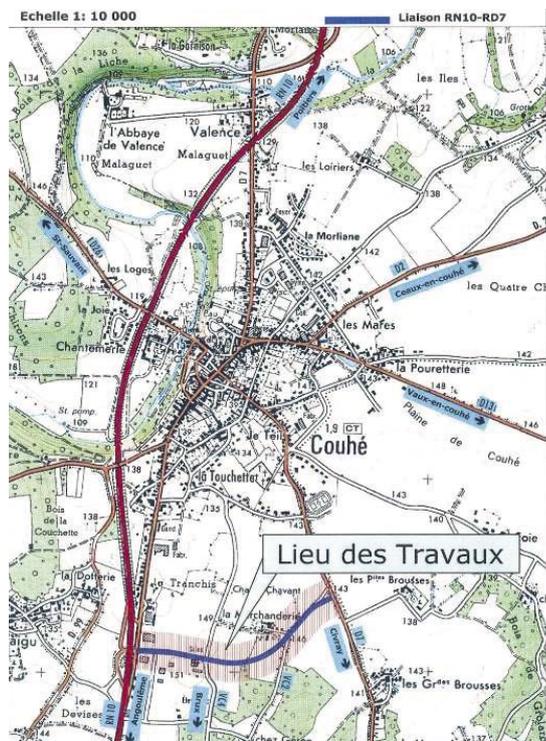
Les trafics en provenance de Civray (RD7) pour rejoindre les accès à la RN10 (échangeur sud), induisant dans le bourg (notamment rue du stade), une circulation importante pour laquelle les infrastructures ne sont pas adaptées : voies étroites et sinueuses et environnement urbain incompatible avec une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

Ce projet a pour seul objet le raccordement direct de la RD 7 à l'échangeur sud de la RN 10.

Le trafic routier attendu sur cette voie nouvelle à l'issue de travaux est :

- en section courante : 978 véhicules par jour, deux sens confondus dont 10% de poids lourds
- dans le carrefour giratoire : 1312 véhicules par jour, deux sens confondus dont 10% de poids lourds

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



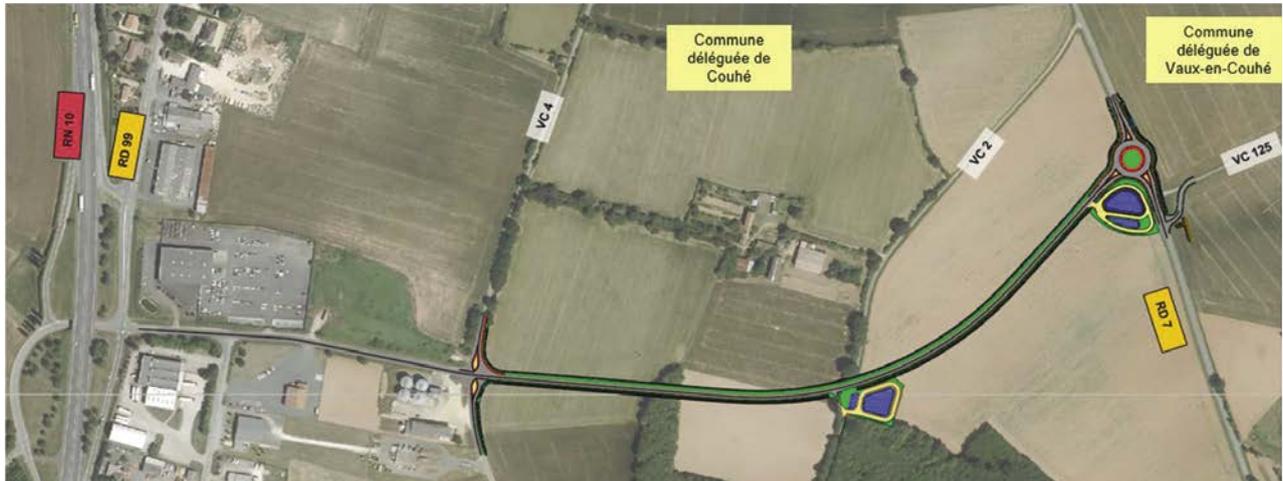
DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'avant-projet (AVP) a été validé lors de la commission permanente du 17 septembre 2020.

Cette nouvelle voie, située dans les communes déléguées de Couhé et Vaux-en-Couhé, a une longueur d'environ 1,2 km.

La voie nouvelle sera classée en RDL1 (voie de 6,00 m et accotement de 1,80 m), la vitesse sera limitée à 80 km/h.

Les carrefours seront aménagés et la sortie de la VC2 côté nord sera condamnée.



ETUDES ENVIRONNEMENTALES ET RÉGLEMENTAIRES

Les études environnementales sont terminées.

Le projet impacte une zone humide (environ 5 000 m²) et un boisement (environ 700 m²).

Les mesures compensatoires sont en cours de négociation.

Les dossiers de loi sur l'eau, de défrichement et d'incidence Natura 2000 seront réalisés en conséquence.

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Le foncier (hors mesures compensatoires) a été acquis à l'amiable et les actes notariés sont en cours de rédaction.

Il restera à valider une promesse d'échange avec l'un des propriétaires lors d'une commission permanente du Conseil Départemental de la Vienne (dépendante de la réception d'un acte de propriété d'une parcelle susvisée).

FINANCEMENT

Le projet est estimé à 2 850 000 € TTC.

Cette opération est financée selon les règles de cofinancement en vigueur par la Communauté de Communes du Civraisien en Poitou.

CLASSEMENT - DÉCLASSEMENT

La voie nouvelle (1 120m) intégrera le domaine de la voirie départementale

PLANNING

2022	2023
Définition des mesures compensatoires et conventions Finalisation Projet Dossier de consultation des entreprises (travaux et AMO suivi environnemental) Arrêtés loi sur l'eau et défrichement Actes notariés pour acquisition du foncier	Travaux

RD 5

Recalibrage de la RD 5 entre Port-de-Piles et le hameau "Falaise" Communes de Port-de-Piles et Les Ormes

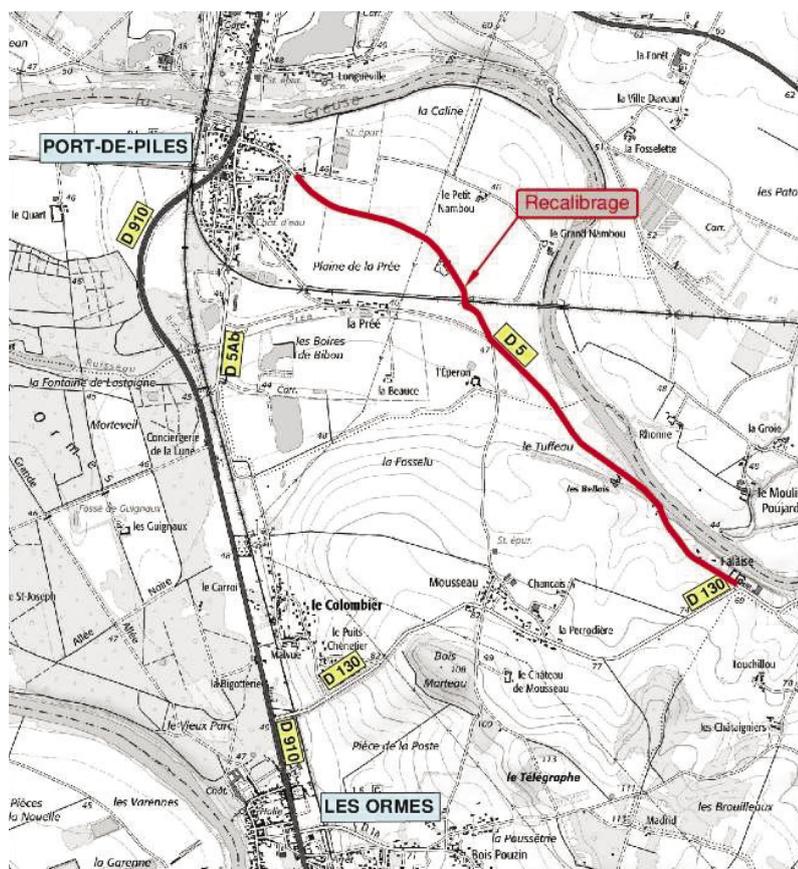
DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Il apparaît que la largeur de chaussée entre le bourg et le hameau "Falaise", situé sur la commune des Ormes (RD130), avoisine les 4 mètres, ce qui ne permet pas le croisement des véhicules en toute sécurité. En effet, on constate un affaissement des accotements consécutifs aux croisements des véhicules.

Afin de répondre aux enjeux de sécurité routière sur cet itinéraire de 3 km, début 2022, il est proposé un recalibrage de la RD 5.

Le projet est inscrit au Schéma Routier 2022-2027 et identifié comme l'un des projets "Grands Travaux" à réaliser.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



Quelques chiffres :

- 570 Veh/j dans les deux sens
- 5% de PL

Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

- Sécurisation des croisements de véhicules, notamment les convois agricoles sur les 3km,
- Sécuriser la section sinueuse au niveau de la voie ferrée et du cimetière,
- Sécuriser les carrefours situés sur la section,
- Assurer le bon écoulement des eaux pluviales le long de la RD 5 et maintenir les accès riverains.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'opération consiste en l'élargissement de la chaussée de la RD5 sur 3km de long entre le bourg de Port-de-Piles et le hameau "Falaise" (RD 130) situé sur la commune des Ormes.

Les principales caractéristiques de l'aménagement seront les suivantes :

- Longueur totale : 3 km,
- Chaussée à double sens en 2 x 1 voie,
- Route départementale du Réseau de Développement Local N°2 (RDL2) :
 - Largeur de chaussée : 5,20 m,
 - Accotement : 1,50 m,
- Route bordée de part et d'autre par des fossés longitudinaux de 1 m de largeur,
- Vitesse hors agglomération : 80km/h.

FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 500 000 € entièrement financé par le Département de la Vienne.

PLANNING

2022	2023
Diagnostic de l'existant Levé topographique Etudes de sol Etudes d'avant-Projet	Etudes de projet Consultation des entreprises Début des travaux : septembre

Liaison RD 69

Village d'enfants

Commune de Monts-sur-Guesnes

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Depuis la construction du village d'enfant à Monts-sur-Guesnes, les trafics routiers supportés par la rue du Petit Crouailles ont fortement augmenté (Est du Bourg).

La rue du Petit Crouailles, voie communale qui relie la RD69, présente une largeur insuffisante pour assurer le croisement de deux véhicules en toute sécurité.

Afin de résoudre ces problématiques, la commune a sollicité le Département de la Vienne pour construire une liaison sécurisée entre la RD 69 et le Village d'enfants.

Les configurations de la rue Porte Pelletier et de la place de la Vouye, dans le centre bourg, ne permettent pas aux usagers d'accéder au centre bourg (commerces, château - Historial) en toute sécurité.

Par conséquent, cette route départementale créée, constituera l'achèvement du contournement Est de Monts-sur-Guesnes et permettra aux usagers venant de Poitiers par les RD7 et RD69, d'accéder au contournement Nord, achevé en mars 2022.

Le projet a été inscrit au Schéma Routier 2022-2027. Il est identifié comme l'un des projets "Grands Travaux" à réaliser et s'inscrit dans la continuité d'aménagements routiers déjà réalisés sur quatre tronçons en 2006, 2008 et 2014 et 2022.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



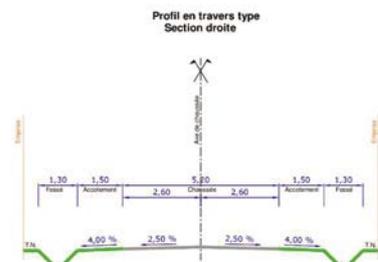
Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

- Achèvement du contournement Est de Monts-sur-Guesnes (accès Village enfants, commerces, Historial)
- Sécuriser la liaison RD 69 – village enfants
- Aménager les carrefours sur la section construite

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Après avoir étudié plusieurs variantes, a été retenue la variante qui consiste à élargir la voie communale dite rue du Petit Crouailles et de sécuriser les carrefours situés aux deux extrémités. Pour réaliser cette opération, des acquisitions foncières sont nécessaires et les limites de l'agglomération doivent être déplacées.

Trafic attendu : 300 véh/j dont 5% Poids lourds dans les 2 sens



Principales caractéristiques de la future liaison entre RD69 et le Village enfants :

- Longueur totale : 0,6 km
- Chaussée à double sens en 2 x 1 voie
- Route départementale du Réseau de Développement Local N°2 (RDL2) :
 - Largeur de chaussée : 6m
 - Accotement : 1,50 m
- Route bordée de part et d'autre par des fossés longitudinaux de 1,30 m de largeur

FINANCEMENT

Le coût de ce projet est estimé à environ 600 000 € avec une participation de la commune selon les règles de co-financement en vigueur.

PLANNING

2022	2023	2024	2025
Acquisitions foncières	Etudes préalables Etudes de conception au stade de l'avant-projet (perdues à la cyberattaque)	Etudes de conception Projet Consultation des entreprises	Travaux

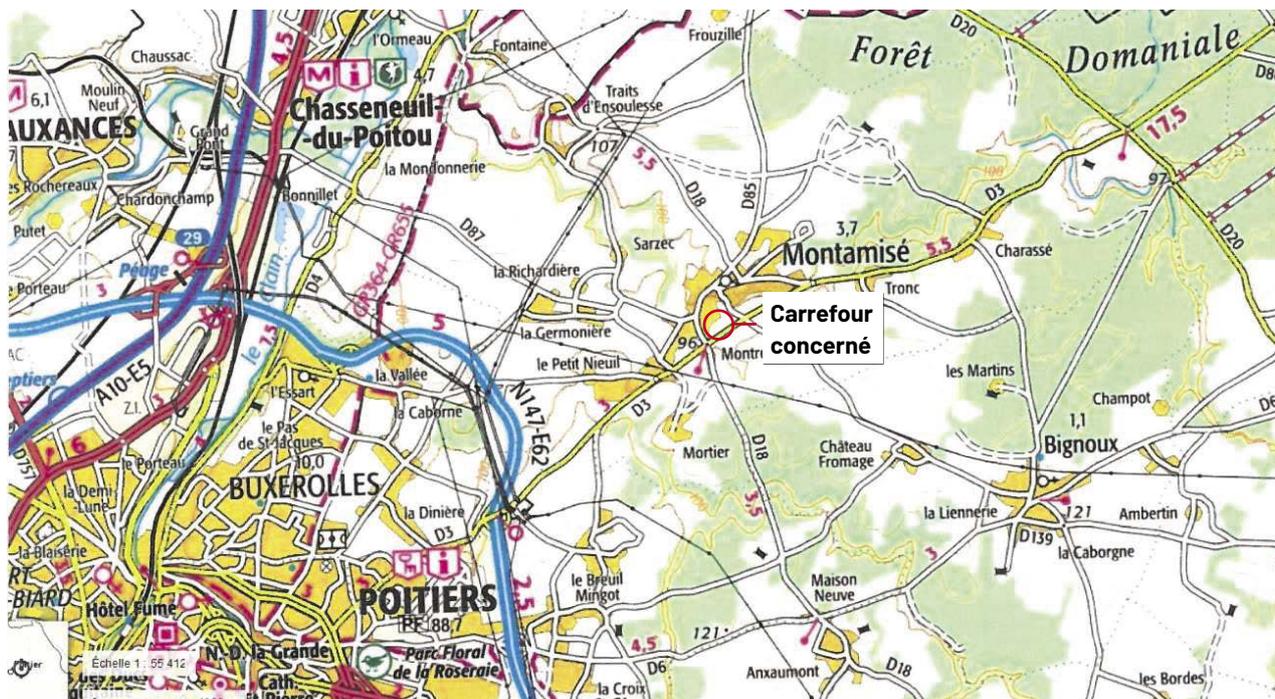
RD 3**Aménagement d'un tourne à Gauche (TAG)
au carrefour RD 18 Commune de Montamisé****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

La commune de Montamisé a alerté le Département de la Vienne sur l'insécurité de l'actuel carrefour de la RD 3 et la RD 18, qui génère des remontées de files de véhicules aux heures de pointe. Après les comptages effectués le stockage au vu du trafic mesuré n'est pas suffisant. Le tourne à gauche n'est plus suffisamment dimensionné pour le trafic actuel. Il convient donc de réaliser une étude de dimensionnement du TAG et au regard du trafic (env. 7800 véh./jr) de regarder si l'écoulement du trafic ne serait pas plus favorable avec un giratoire. Accidentalité : 5 accidents corporels dont un mortel intervenu le 12/09/2018.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

L'opération a consisté à étudier trois propositions d'aménagements pour envisager la sécurisation du carrefour :

1. Un aménagement de giratoire d'un rayon de 20 mètres.
2. Un T.A.G. conforme aux recommandations du guide des carrefours.
3. Un T.A.G. toujours conforme aux recommandations du guide des carrefours et intégrant, en agglomération, l'aménagement du Tourne à Gauche avec plateau surélevé.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION

FINANCEMENT

La maîtrise d'ouvrage de cette opération serait assurée par le Département de la Vienne.
Ci-après les estimations pour chaque propositions d'aménagement de l'opération : (valeur mai 2022)

BILAN de L'OPERATION au carrefour RD3 et RD18 – Commune de Montamisé		
Propositions	Type d'aménagement	Montant de l'estimation TTC
1	Aménagement giratoire 20 mètres	630 000 euros
2	Aménagement Tourne à Gauche	390 000 euros
3	Aménagement Tourne à Gauche en agglomération et plateaux surélevés	400 000 euros

PLANNING PRÉVISIONNEL INDICATIF

2022	2023	2024
Etudes	DCE Modifications réseaux	Travaux

FINANCEMENT

La maîtrise d'ouvrage de cette opération sera assurée par le Département de la Vienne.
L'opération est estimée à 440 000 € TTC, valeur mai 2022, hors acquisitions foncières.

PLANNING PRÉVISIONNEL INDICATIF

2021	2022	2023	2024
Etudes	DCE	Travaux	/

RD 757

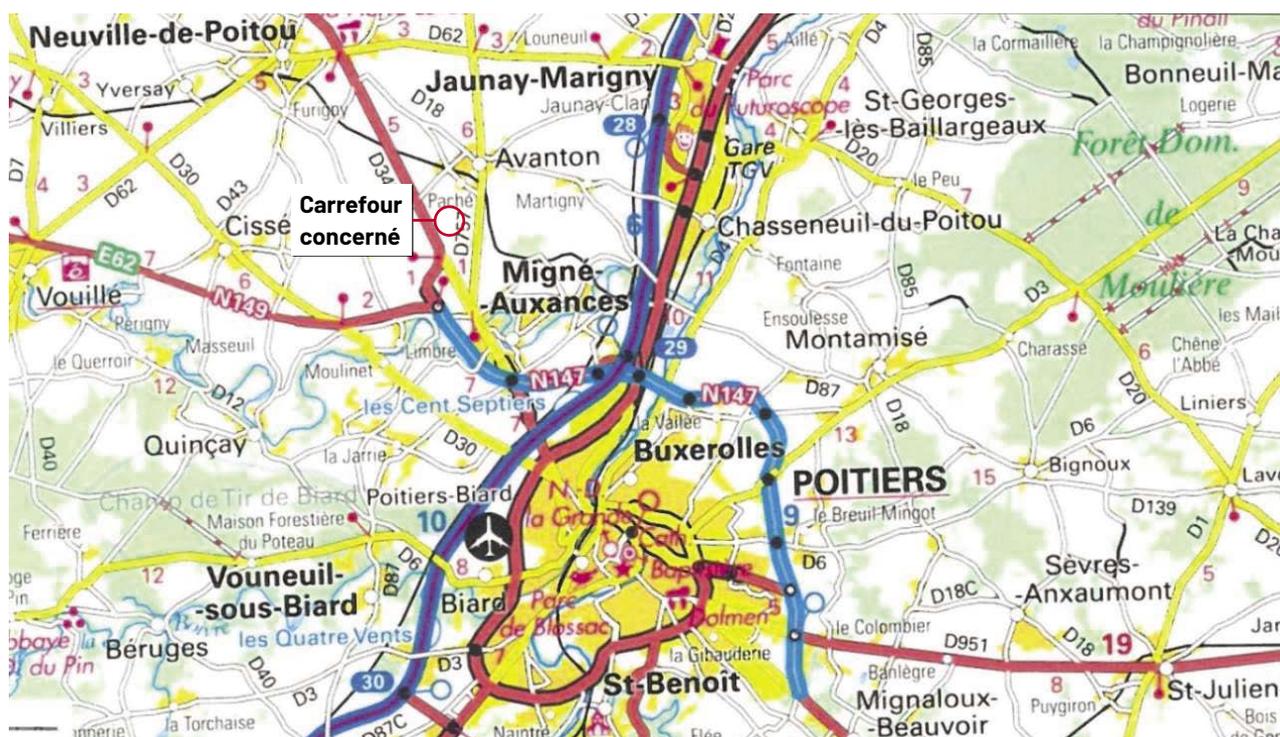
Aménagement d'un Tourne à Gauche (TAG) rue des Grissois Commune d'Avanton

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Le caractère dangereux du carrefour situé à l'intersection de la RD 757 et de la rue des Grissois à Avanton, notamment à la tombée de la nuit, est constaté. En effet, ce carrefour dessert une zone d'habitat importante et dessert également le camping et l'hôtel de la commune.

Le Département envisage l'aménagement de carrefour.

La RD 757 supporte un trafic important de l'ordre de 4310 véhicules / jour dont 3 % de poids lourds. En tenant compte du trafic et de la situation du projet, le choix est d'étudier un aménagement de tourne à gauche avec un déport des voies symétrique par rapport à l'axe de la RD 757.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION**FINANCEMENT**

La maîtrise d'ouvrage de cette opération sera assurée par le Département de la Vienne. L'opération est estimée 300 000 € TTC y compris les acquisitions foncières. (Valeur mai 2022)

PLANNING PRÉVISIONNEL INDICATIF

2022	2023	2024
Etudes	DCE Modifications réseaux	Travaux

RD 6

Pont du Bourg

Commune de Bonnes

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

L'ouvrage franchissant la Vienne au niveau de la commune de Bonnes est un pont en pierre de maçonnerie, construit entre 1875 et 1877 et dont les caractéristiques sont les suivantes :

Longueur totale : environ 148 m avec 5 arches + 1 arche de décharge (Ouverture de 18,00 m pour les 5 arches et de 12,00 m pour l'arche de décharge)

Largeur totale de la partie maçonnée : 7,00 m

Largeur totale de l'ouvrage : 8,10 m (encorbellements de 0,55 m de chaque côté)

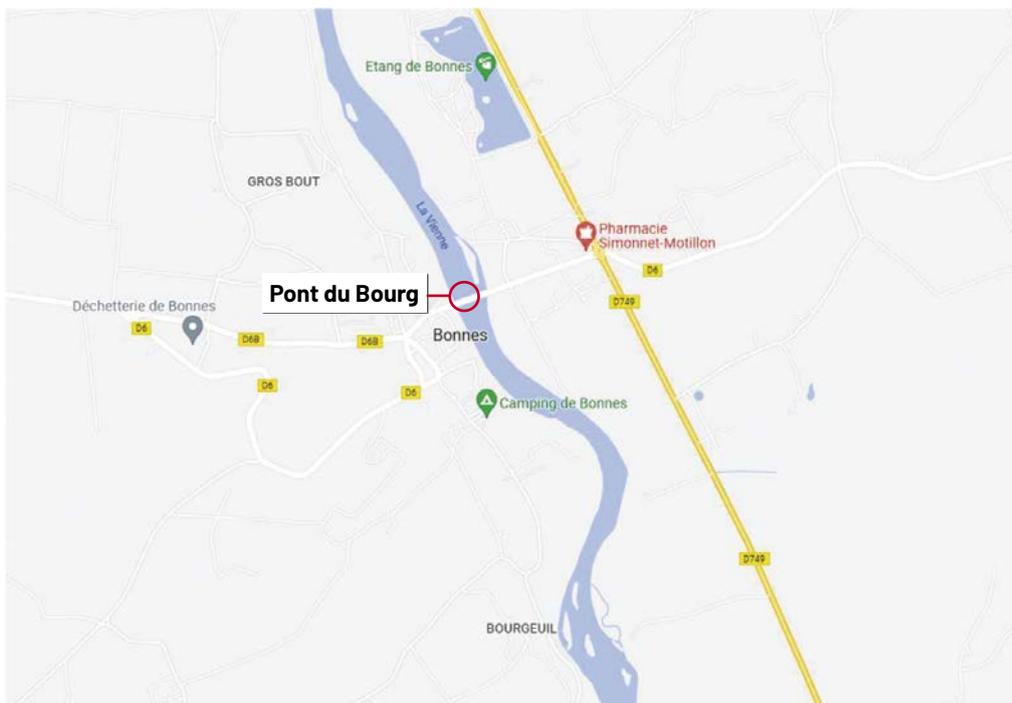
Le diagnostic réalisé par PROFRACTAL, maître d'œuvre des études, a permis de mettre en évidence les points suivants :

- Chaussée : fractures et réseau de fissurations.
- Trottoir : fissures du revêtement, boursouflures par poussée végétale et quelques épaufrures.
- Intrados des voûtes : dégarnissage des joints (de 60 % à 80 % de la surface de l'intrados) avec traces de calcite.
- Culée Rive Gauche C0 : fissures obliques des murs en retour amont et aval et fissure verticale sur mur de front. Les joints des fissures obliques des murs en retour sont également fissurés, il conviendrait donc de surveiller leur caractère évolutif.
- Pile P3 : présence de trois fissures verticales sur la face droite et présence d'une coulure noire d'humidité. Les joints à proximité des fissures ne sont pas fracturés, ce qui modère l'aspect évolutif des désordres. Sur la face gauche, disjointoiement à 100% de la surface.
- Culée C6 : présence d'une fissure et d'un disjointoiement de maçonnerie sur le mur en retour aval.
- Epaufrures et éclats locaux de pierre sur l'ensemble des piles, bandeaux, chaînage d'angle et tympans.
- Disjointoiements locaux des pierres des piles et des tympans.
- Points de végétation sur maçonnerie des piles et tympans.
- Quarts de cône : végétation dense, dégarnissage totale des joints de maçonnerie et altération des pierres.
- Présence d'affouillements sous les perrés en amont et en aval Rive Gauche.
- Dispositifs de retenue hors norme (nécessité de barrières au lieu de garde-corps = dérogatoire).
- Parapet de 40 cm de haut en Rive Droite de l'ouvrage.

Des dispositifs de surveillance sont mis en place sur l'ouvrage (culée C0) afin de vérifier l'évolution des fissures et donc les mouvements éventuels qui pourraient être une conséquence des affouillements constatés.

TMJA : 1 145 véh/j - Accidentalité : NC





DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Le projet de réhabilitation de l'ouvrage a été étudié pour être réalisé en deux phases distinctes :

Phase 1 : Travaux de mise en œuvre d'une étanchéité et de réfection de la chaussée

- Démolition de la chaussée, de la chape d'étanchéité et du revêtement du trottoir.
- Mise en place d'une nouvelle étanchéité sur toute la dalle et reconstitution des trottoirs et de la chaussée
- Remplacement ou rehausse des parapets en Rive Droite par des parapets en pierre de taille (en concertation avec l'ABF)

Phase 2 : Comblement des affouillements et restauration des maçonneries

- Nettoyage de l'ouvrage et élimination de la végétation
- Rejointoiement des maçonneries
- Injection des fissures (si elles ne sont pas évolutives)
- Ragréage ou remplacement des pierres de maçonnerie éclatées ou épaufrées, notamment sur les tympans, les bandeaux et chaînages d'angle. Les échafaudages devront s'appuyer sur les fondations des piles.
- Décapage de la terre et reconstitution des quarts de cône.
- Reconstitution des zones affouillées.

FINANCEMENT

Les travaux sont estimés à 870 000 € (déroulement en 2 phases).

PLANNING

2021	2022	2023	2024
Finalisation du DCE (pièces admin) pour marché de Travaux Etanchéité	Travaux de mise en œuvre de l'étanchéité	Finalisation du DCE (pièces admin) pour marché de Travaux Maçonnerie	Travaux de restauration des maçonneries

RD 136

Pont du Bourg

Commune de Nalliers

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Le Pont du Bourg de Nalliers, construit en 1883, permet à la RD 136 d'enjamber la rivière la Gartempe sur la Commune de Nalliers.

Il s'agit d'un ouvrage avec un tablier mixte composé d'une structure métallique et de voûtains en béton. La structure métallique est composée de deux poutres treillis métalliques situées sous la chaussée, des éléments secondaires métalliques transversaux contreventant les deux poutres en partie basse. Les voûtains d'une longueur d'environ deux mètres reposent sur des entretoises métalliques elles-mêmes reliées aux membrures supérieures des poutres treillis. Les trottoirs sont en encorbellement avec une dalle orthotrope en sous-face. Les assemblages de l'ensemble des éléments métalliques sont des assemblages rivetés.

La longueur de l'ouvrage est de 75m pour une largeur utile de 4,90m.

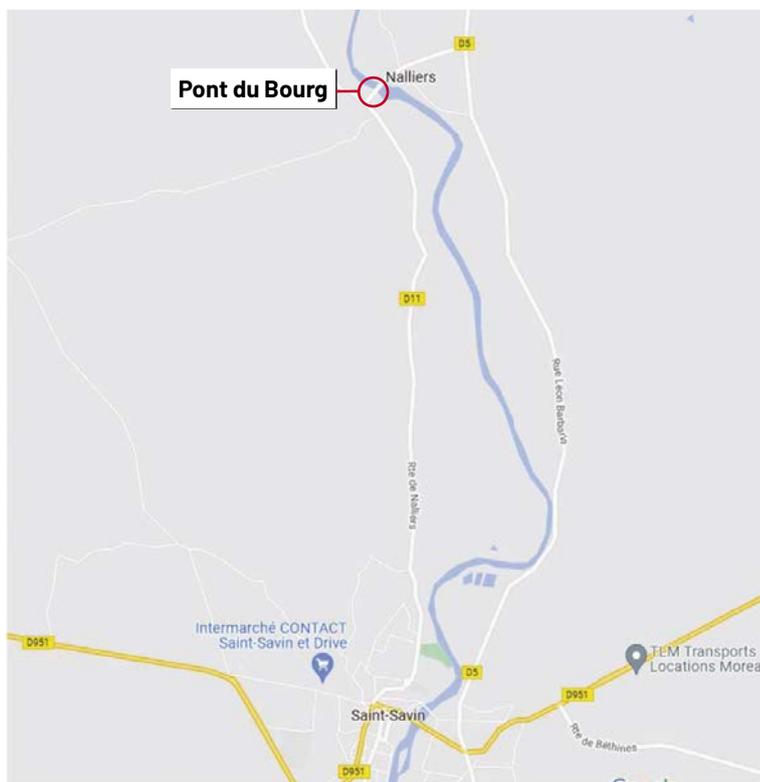
Cet ouvrage est limité à 12T depuis 1934.

Les désordres constatés sur cet ouvrage sont les suivants :

- Corrosion généralisée de la structure métallique
- Défaut d'entretien des appareils d'appui
- Disjointoiement profond des redans

TMJA : 270 véh/j

Accidentalité : NC



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Un marché d'études d'ouvrages métalliques a été attribué à SIXENSE en 2021.

FINANCEMENT

Les travaux sont estimés à 800 000 €.

PLANNING

2023	2024-2025	2027
Démarrage du Diagnostic	AVP-PRO-DCE	Travaux

RD 36

Pont Napoléon

Commune de Savigné

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Cet ouvrage, construit en 1863, possède un tablier mixte composé d'une structure métallique à poutres latérales supérieures et des voutains en brique sous chaussée, et trois appuis en maçonnerie pour une longueur totale de 37,20m et une chaussée d'une largeur utile de 4,09m (une seule voie de circulation). Cet ouvrage est limité à 5T depuis le 7 mars 1934.

Le diagnostic a débuté en mars 2021 et a été réalisé par le bureau d'études SIXENSE ENGINEERING. Il s'est appuyé sur de nombreuses données recueillies dans les archives de l'ouvrage, sur les visites d'inspection et sur des éléments structurels de l'ouvrage lui-même (prélèvement d'acier, de briques, etc.). L'ensemble des données a permis de recalculer la capacité portante de l'ouvrage actuel.

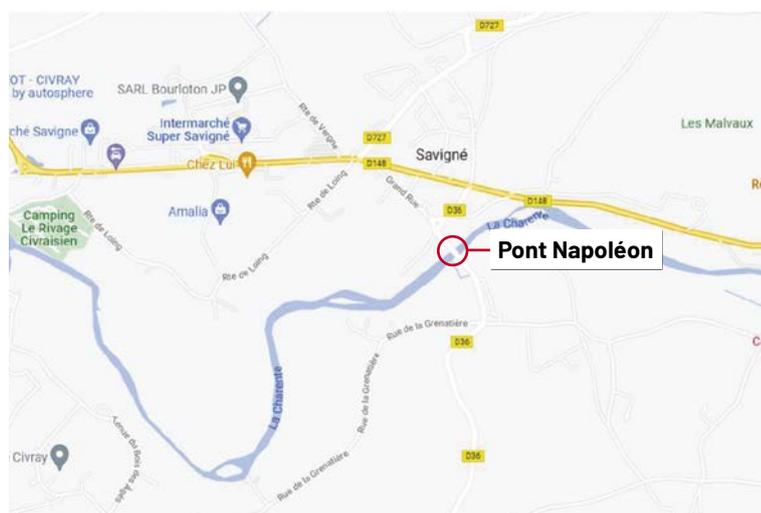
Suite au diagnostic, il convient donc :

- D'abaisser la limitation de tonnage de l'ouvrage à 3,5T et de rendre cohérent l'itinéraire avec la Grand'Rue de Savigné,
- De renforcer la signalisation à l'approche de l'ouvrage,
- De créer une déviation pour les plus de 3,5T,
- De mettre en place des dispositifs adaptés pour faire respecter cette limitation de tonnage.

La signalisation à l'approche de l'ouvrage devra être renforcée afin d'avertir clairement les usagers de la RD que l'ouvrage est limité en tonnage. Cette signalisation devra être mise en place aux abords de l'ouvrage, sur la RD148 et sur la RD103.

TMJA : 270 véh/j

Accidentalité : NC



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Deux solutions ont été proposées par le bureau d'études SIXENSE. La solution suivante a été retenue :

Réhabilitation et renforcement de l'ouvrage	<p>Démolition complète du corps de chaussée</p> <p>Renforcement de la structure métallique</p> <p>Remise en peinture de la structure métallique</p> <p>Création d'appareils d'appuis sur pile et culées</p> <p>Création d'un nouveau tablier en béton</p> <p>Réparation des maçonneries</p>	<p>Limitation de tonnage permanente à 26T</p> <p>Possibilité de tout tonnage si renforcement ou remplacement des poutres transversales</p>	Durée travaux estimée à 5 mois
---	---	--	--------------------------------

La coupe en travers de cette solution est présentée et il a été acté, entre les différentes parties, les points suivants :

- une chaussée d'une largeur de 2,65m voire 2,70m,
- un trottoir amont dédié à l'accessibilité PMR soit 1,40m
- un trottoir aval réduit ne permettant pas le passage des piétons mais susceptible de constituer un caniveau technique pour le passage de réseau des concessionnaires

Le Bureau d'Etudes Sixense se charge de ré-étudier la coupe en travers pour répondre le plus favorablement à la configuration souhaitée.

Le régime de priorité par alternat sera maintenu après travaux.

Les réseaux actuellement présents en encorbellement seront mis en place dans les trottoirs.

FINANCEMENT

Le coût de cette solution est estimé à 800 000€ TTC au stade des études AVP. Ce montant devra être affiné lors des phases d'études à venir. Cette opération est entièrement financée par le Département de la Vienne.

PLANNING

2022-2023	2024
Finalisation du PRO et du DCE	Travaux de restauration et renforcement de l'ouvrage

RD 3

Pont des Bergers Commune de Sanxay

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

L'ouvrage franchissant la Vonne au niveau de la commune de Sanxay est constitué de deux ouvrages de structure différente : un pont en maçonnerie de 7 arches et un ouvrage de décharge en béton. Longueur totale : environ 63 m

Largeur totale de la partie maçonnée : 4,40 m et 6,90m pour l'ouvrage de décharge.

Une circulation alternée est en place sur l'ouvrage qui est interdit aux convois de plus de 12m de long. En octobre 2021, un arrêté de limitation de tonnage à 12,5T a été pris compte tenu de l'état dégradé de l'ouvrage.

Le diagnostic réalisé par PROFRACTAL, maître d'œuvre des études, a permis de mettre en évidence les points suivants :

Ouvrage en maçonnerie

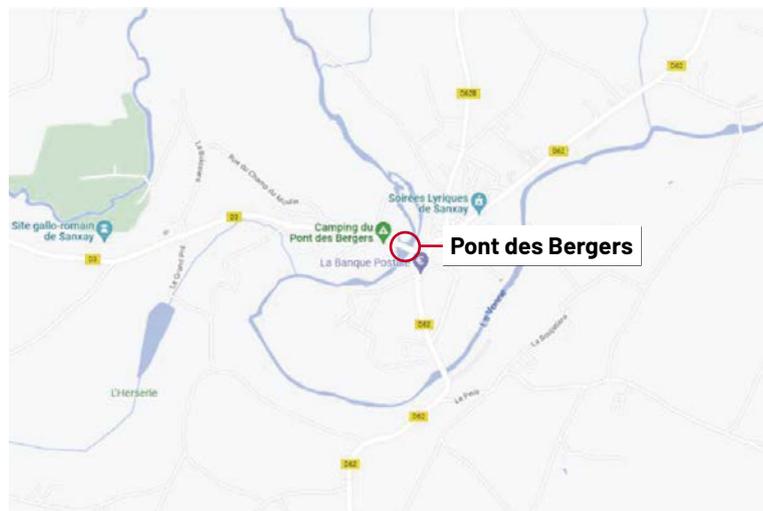
- Défauts d'étanchéité
- Nombreuses pierres épaufrées et éclatées
- Parapet hors normes

Ouvrage en béton

- Défaut d'étanchéité
- Chaussée dégradée
- Erosion du massif de béton de chaux
- Nombreuses armatures apparentes corrodées

TMJA : 710 veh/j

Accidentalité : NC



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

Initialement le projet s'orientait vers une restauration simple des deux ouvrages avec une limitation de tonnage à 12,5T à maintenir après travaux. Cette solution n'était pas acceptable car elle scindait une commune rurale en deux.

La phase AVP a donc été complètement revue afin d'étudier la mise en place d'une dalle de répartition sur pieux et chevêtres.

Cette solution est en cours d'étude entre la MOE et le bureau d'études en géotechnique.

Les caractéristiques des ouvrages resteraient inchangées compte tenu de la proximité de Monuments Historiques Classés.

FINANCEMENT

A ce stade, les travaux sont estimés à 600 000€ TTC.

PLANNING

2022-2023	2024	Dernier trimestre 2025	2026
Finalisation du PRO et du DCE	Rédaction du DLE	Finalisation du DCE (pièces admin) pour le marché de Travaux	Travaux de restauration des ouvrages

Carrefour RD 43A / RD1 Commune d'Antran

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

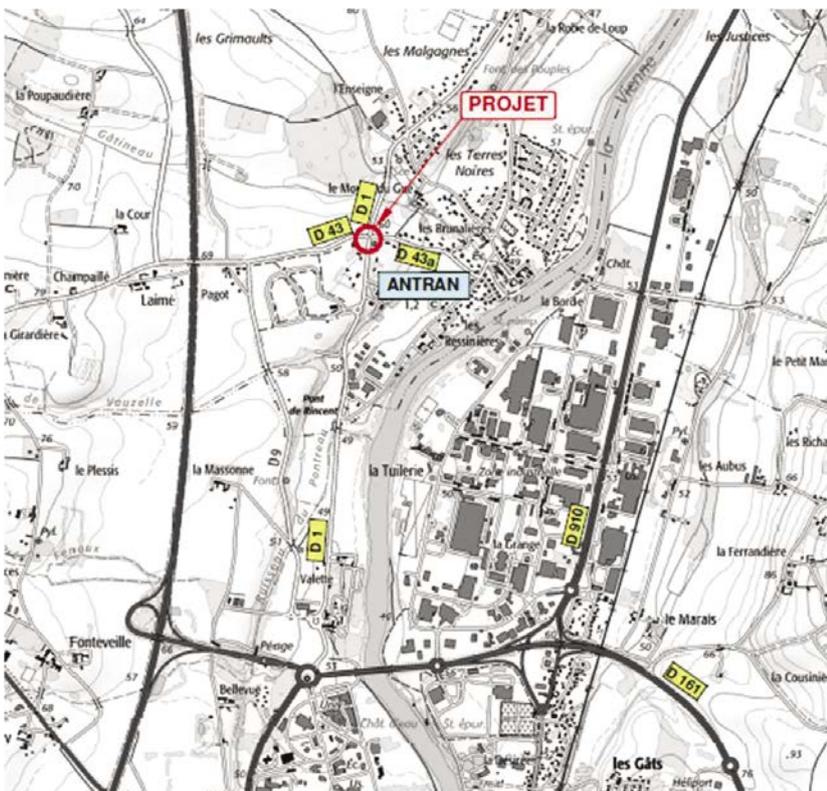
Depuis plusieurs années, les élus d'Antran souhaitent que le Département de la Vienne étudie la sécurisation du carrefour entre les RD 1 et 43A.

Ce carrefour étant situé en agglomération la maîtrise d'ouvrage de ce projet devrait être communale.

Toutefois, afin de répondre aux enjeux de sécurité routière sur ce carrefour formé par deux routes départementales, le Département s'engage à réaliser les études d'aménagement et à assister la commune d'Antran.

Le projet est inscrit au Schéma Routier 2022-2027 du Département de la Vienne. Il est identifié comme l'un des projets "Grands Travaux" à réaliser dans le cadre du schéma routier.

LOCALISATION DE L'OPÉRATION



Quelques chiffres :

Trafic RD 1(2019) :

- 1 970 Veh/j dans les deux sens
- 5% de PL

Les principaux objectifs du projet d'aménagement :

- Sécuriser le carrefour RD 1 / RD 43A,
- Assurer la continuité des cheminements doux,
- Veiller au bon écoulement des eaux pluviales le long des voies.

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

La Direction des Routes va procéder à des études préalables (diagnostic sécurité, levé terrain). Sur la base de ce diagnostic, des esquisses d'aménagement chiffrées seront présentées à la commune.

FINANCEMENT

Le coût global de ce projet est estimé à environ 150 000 €. Les règles de cofinancement s'appliqueront en fonction de la définition du projet et en fonction des interventions réciproques du Département et de la commune.

PLANNING

Le planning sera défini au regard des éléments du diagnostic et des propositions d'aménagement chiffrées remis par la Direction des Routes en 2023.

2022-2027
Enrobés

RD 725**Pont Henri IV (9 arches)****Commune de Châtellerault****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

Ouvrage en maçonnerie achevé en 1609 dont la construction a duré près de 40ans

Il franchit la Vienne et possède 8 piles en rivières

Il a une longueur totale de 150m et présente une largeur utile de 21m avec une chaussée de 9,50m et deux trottoirs surélevés de 5,60m de large

Il possède 2 tours côté rive gauche reliées à l'origine par un pavillon central (démoli en 1824)

Ouvrage classé aux Monuments Historiques depuis 1913

La surveillance réalisée sur l'ouvrage permet de conclure que celui-ci est dans un état de conservation passable au niveau des maçonneries.

Les désordres au niveau des maçonneries sont :

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

TMJA : 10 486 véh/j avec environ 5,4% de PL

Accidentalité : NC

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

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

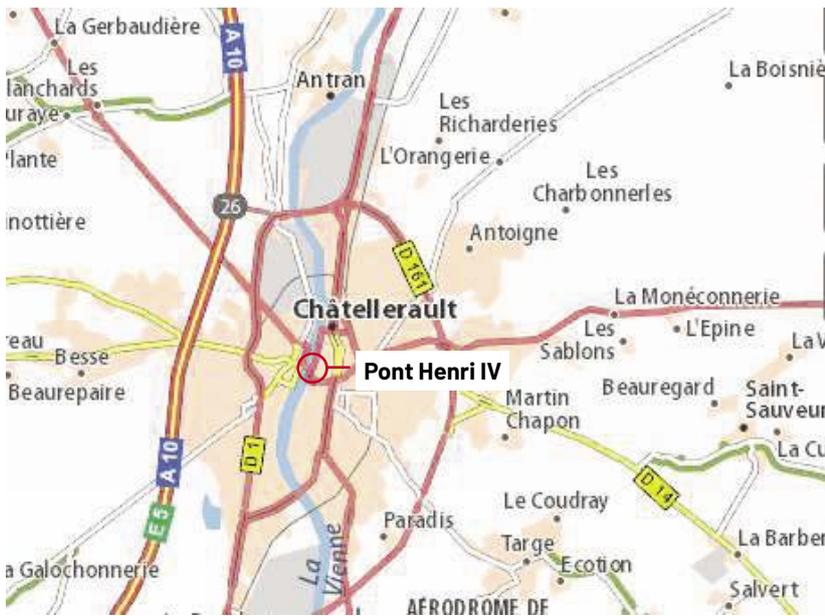
Cette phase a été réalisée dans le courant de l'année 2017 en collaboration avec les différents services de la DRAC.

Pour la partie "pont", objet des travaux, il a été mis en évidence des altérations de la pierre et des douelles liées à la présence d'eau : ce qui révèle que le tablier n'est pas étanche.

La première phase de travaux, qui consiste à mettre en oeuvre une étanchéité sur l'ensemble de l'ouvrage est actuellement en cours de réalisation. Son achèvement est prévu au premier trimestre 2023.

La deuxième étape consiste en la restauration de l'ensemble des maçonneries de l'ouvrage (hors tours, propriété de la Ville de Châtellerault).

Aucune étude poussée n'est menée sur la restauration de ces maçonneries. Il convient de lancer un marché de MOE spécifique.



FINANCEMENT

Au stade des études préalables, réalisées en 2017, il a été proposé de réaliser une arche par an pour un montant approximatif moyen de 9 200 000 € TTC (9 arches).
Des subventions pourront être demandées à la DRAC pour les études de MOE ainsi que pour les travaux.

PLANNING

2024	2024-2027
Lancement du marché de MOE pour la restauration des maçonneries	Etudes de MOE

RD 75**Pont du Bourg****Commune d'Ingrandes-sur-Vienne****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

Le pont du Bourg d'Ingrandes, construit en 1881, permet le franchissement de la Vienne par la RD75. Cet ouvrage présente des appuis en maçonnerie et un tablier composé d'une structure métallique treillis

et d'une dalle Robinson. La structure métallique est composée de deux poutres treillis métallique principales sous chaussée. Le tablier du pont est très ouvragé avec de nombreux éléments métalliques secondaires qui relient les deux poutres (croix de saint André horizontales et verticales dans le sens transversale et longitudinale, montants verticaux, poutres intermédiaires, etc.).

Sa longueur totale est d'environ 130 m.

Une circulation alternée est en place sur l'ouvrage ainsi qu'une limitation de tonnage à 19T.

Cet ouvrage fait l'objet de deux études distinctes :

La première concerne le confortement des deux piles en rivière. Les désordres sont les suivants :

- Zones d'affouillement des massifs béton avec érosion du massif de béton de chaux, avec une disparition du dallage de couverture,
- Entablements en pavé en état moyen sur ses parties visibles. Le reste est en état de désagrégation. Les pierres du dallage de protection du massif de béton de chaux sont disjointes et désorganisées, et sont parfois absentes ;
- Encagement en palplanches et pieux de bois du coffrage du massif de béton de chaux totalement ou quasi totalement détruit.
- Dégarnissage des joints sur plusieurs assises de pierres de moellons en avant-bec et sur la totalité du redan périphérique en base des appuis,
- Pierres épaufrées,

La seconde concerne la restauration de sa structure métallique. Les désordres sont les suivants :

- Corrosion de la structure métallique
- Appareils d'appuis rouleaux bloqués
- Faïençage de la chaussée

TMJA : 570 véh/j

Accidentalité : NC



RD 725

Pont du Bourg

Commune de La Roche-Posay

DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Le pont actuel est un ouvrage en béton armé reconstruit en 1936-1937 en remplacement d'un ancien pont suspendu. Les piles et culées sont en maçonnerie.

L'ouvrage présente une largeur totale de 9,32m avec deux trottoirs de 1,50m chacun. Sa longueur totale est de 92,50m.

L'ouvrage est principalement constitué de béton. Cependant, les culées et piles sont héritées de l'ancien ouvrage et sont en maçonnerie.

Les voûtes des deux travées de rive sont des voûtes plein cintre de 13,24m de portée. La travée centrale présente un arc inférieur de 60,46m de portée.

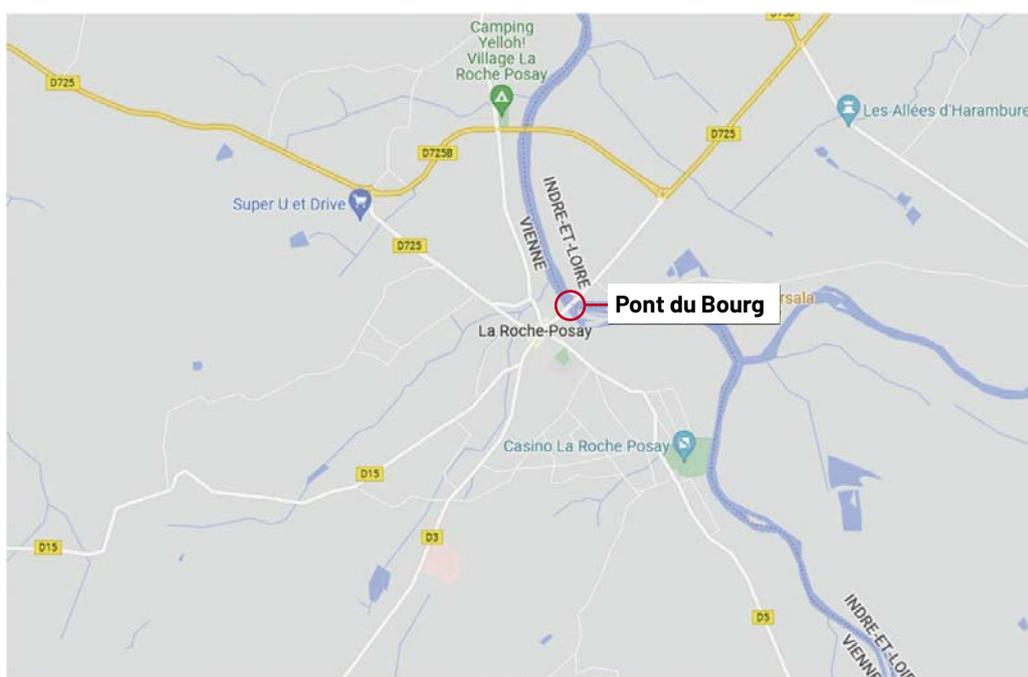
Cet ouvrage est dans un état de dégradation avancée. Les pathologies présentes relèvent d'une altération de l'étanchéité et de défauts de mise en oeuvre des bétons. Les désordres sont évolutifs.

Les désordres relevés et visibles en surface sont les suivants: joints de chaussée dilatés au maximum, cornières métalliques parfois saillantes en bord de trottoir, éclats de béton.

En sous-face du tablier, les bétons dégradés sont très nombreux avec parfois des pertes de section importantes au niveau des aciers, les appareils d'appuis en néoprène sont boursoufflés et oxydés et leurs bossages sont corrodés, les venues d'eau sont nombreuses et non canalisées, etc.

Malgré les nombreux désordres, la capacité portante de l'ouvrage est assurée. Ce point a été confirmé suite au re-calcul réalisé en 2013 lors du diagnostic béton.

Les désordres présents sur l'ouvrage sont évolutifs mais la limitation à 3,5T de la RD725 sur cette portion (due à la présence de la porte médiévale) permet de préserver l'ouvrage et donc limiter l'évolution des désordres.





DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

A ce jour, aucune étude n'est lancée. Il convient de lancer une étude préliminaire. Quelle que soit la solution technique à étudier (restauration ou reconstruction), le futur ouvrage devra remplir les conditions suivantes :

- Son emprise au sol devra être identique à l'emprise actuelle,
- Le profil en travers de l'ouvrage pourra être modifié afin de ne conserver qu'un seul sens de circulation pour les véhicules (sens entrant dans la ville),
- Les trottoirs devront permettre une circulation piétonne et intégrer des lieux dédiés à l'observation du site (belvédère, panorama),
- Les matériaux employés devront être cohérents avec le site historique,
- L'ouvrage devra être dimensionné pour recevoir tout type de convoi et de tonnage (la limitation à 3,5T étant liée à la porte médiévale)

FINANCEMENT

Les travaux sont estimés à 1750 000 €.

PLANNING

2024	2025-2026
Lancement du marché d'Etudes préliminaires	Etudes

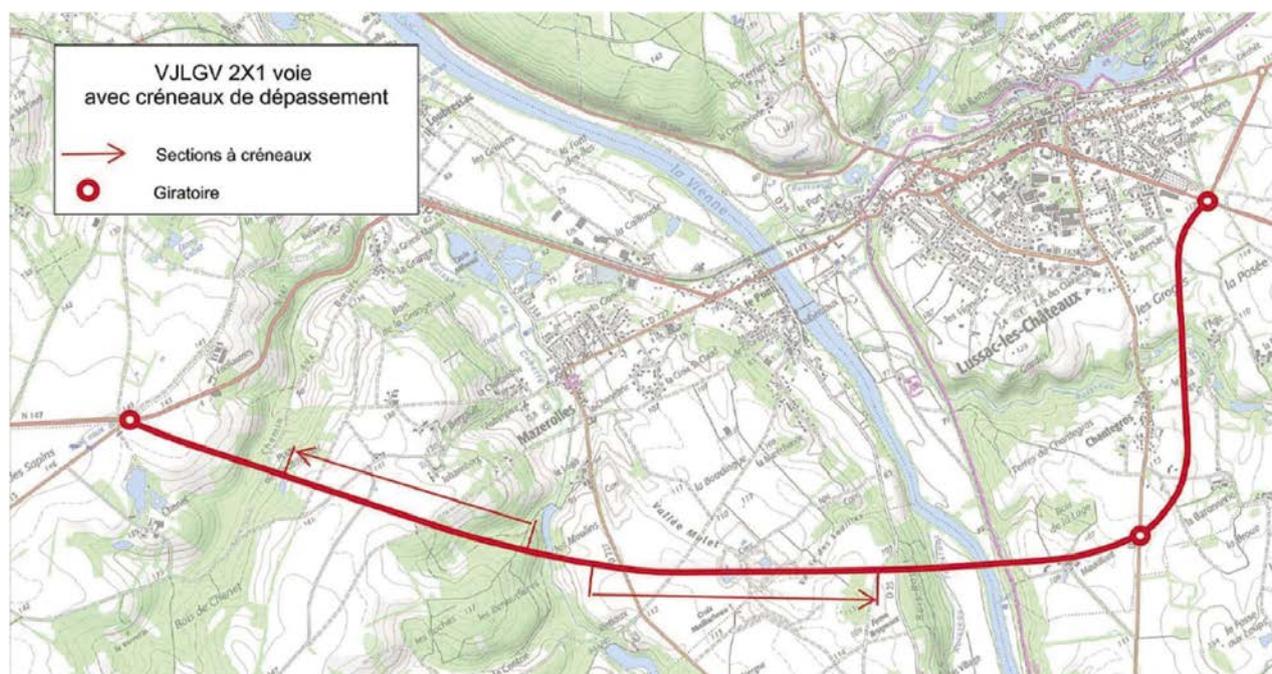
CPER/RN 147**Déviation de Lussac-les-Châteaux****DIAGNOSTIC ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

L'Etat poursuit l'aménagement de la déviation de la RN147 au niveau de Lussac-les-Châteaux. L'opération est inscrite au volet mobilité multimodale du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015 - 2020. Au regard du caractère structurant de la RN147 pour les déplacements et la desserte des territoires, le Département en est le principal financeur. à hauteur de 37,23%.

Après une concertation publique en 2016 et les études préalables à la déclaration d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique a été prononcée le 23 avril 2019.

Initialement évalué à 94 M€, le montant a été porté en 2021 à 143 M€.

Pour les besoins de l'opération, un aménagement foncier sur plus de 2 347 ha est conduit par le Département.

**DESCRIPTION DE L'OPÉRATION**

Le projet consiste à aménager une déviation de la RN147 par le sud de l'agglomération de Lussac-les-Châteaux.

L'opération se concrétise par une 2x1 voies avec terre-plein central sur 8,5 kms. 2 créneaux de dépassement de 1250m (1 par sens) seront créés.

L'extrémité ouest sera un giratoire type "cacahuète" qui assurera les échanges avec la RD13.

L'extrémité est se raccordera sur le giratoire existant avec la RD727b.
Un point d'échange intermédiaire sera proposé au niveau de la RD11 par un giratoire "cacahuète".

Le projet nécessite la construction de trois viaducs (114m, 620m, 170m) et de 7 autres ouvrages d'art courants.

82 ha d'emprises sont nécessaires à cette opération dont 57 ha seront obtenus au travers de l'aménagement foncier (et une prise de possession anticipée) et 25 ha relèvent d'acquisitions directes.

FINANCEMENT

L'opération est évaluée à 143 00 000 € TTC.

Le financement est assuré par :

- Le Département : 37,2% soit 53,2 M€ (+ 18,2M€ par rapport au financement initial)
- L'Etat : 35,1% soit 50,2 M€
- La Région 27,7% soit 39,6 M€

Le Département a déjà versé 3 426 343 € avant 2022.

Les appels de fonds pour le Département sur la période 2022-2027 s'établissent ainsi

2022	2023	2024	2025	2026	2027
4,982 M€	7,472 M€	12,454 M€	12,454 M€	7,472 M€	4,978 557 M€

PLANNING

2022	2023	2024-2026	2026
<p>Mai : avis Autorité environnementale Et CNPN</p> <p>Oct : arrêté PPA</p> <p>Fin 2022 : arrêté autorisation environnementale après enquête publique</p>	<p>Diagnostic et fouilles archéologiques</p> <p>Travaux de libération des emprises</p>	<p>2024 : ouvrages d'art courants et giratoires</p> <p>2024 - 2026 : viaducs</p> <p>2025 - 2026 : Terrassements, chaussées</p>	<p>Mise en service fin d'année</p>



LEXIQUE

AFAF : Aménagement Foncier Agricole et Forestier
AMO : Assistant à Maitrise d’Ouvrage
AP : Autorisation de Programme
AVP : Etudes d’Avant-Projet
CPER : Contrat de Plan Etat-Région
DCE : Dossier de Consultation des Entreprises
DDT : Direction Départementale des Territoires
DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
DUP : Déclaration d’Utilité Publique
ENV : Environnement
MECDU : Mise En Compatibilité des Documents d’Urbanisme
MO : Maître d’Ouvrage (donneur d’ordre)
MOE : Maître d’oeuvre (il exécute les travaux)
PRO : Etudes de Projet
RDL : Réseau de Développement Local
RN : Route Nationale
RS : Réseau Structurant
SEVE : Stratégies et Engagements de la Vienne pour l’Environnement
TAG : Tourne À Gauche
TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel
VC : Voie Communale
ZICO : Zone d’Importance pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF : Zone Naturelle d’Intérêts Ecologiques, Faunistique et Floristiques
ZPS : Zone de Protection Spéciale

Département de la Vienne

Direction des Routes
Téléport 1 - Arobase 3
Avenue du Futuroscope
86360 Chasseneuil-du-Poitou

