

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE B – Notice explicative



**Aménagement d'un créneau de dépassement sur la
RN25 au sud de Beauval (80) dans le sens Nord/Sud**

SOMMAIRE

1. PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION.....	5
2. CHOIX DU SITE ET JUSTIFICATIONS GÉNÉRALES DU PROJET	7
2.1 Un projet permettant de répondre aux besoins de la route nationale 25.....	7
2.2 Un site à enjeux	7
3. PRESENTATION DU PROJET RETENU	8
3.1 Directives techniques prises en compte	8
3.2 Tracé en plan.....	8
3.3 Profil en travers.....	8
3.4 Section à deux voies.....	8
3.5 Ilots refuges	8
3.6 Rétablissements agricoles	8
3.7 Aménagement des carrefours.....	8
3.8 Principes d'assainissement.....	8
3.9 Principes paysagers.....	8
4. EVOLUTIONS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET RETENU	9
4.1 Objectifs.....	9
4.2 Variantes.....	9
5. JUSTIFICATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET	10
5.1 Limitation des transports	10
5.2 Limitation des impacts paysagers.....	10
5.3 Prise en compte des enjeux écologiques.....	10
6. CONCLUSION.....	11

La notice explicative expose les aspects juridiques, matériels et géographiques de l'opération. Elle doit indiquer l'objet de l'opération, les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, le projet a été retenu parmi les partis envisagés et démontrer l'utilité publique du projet.

1. PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

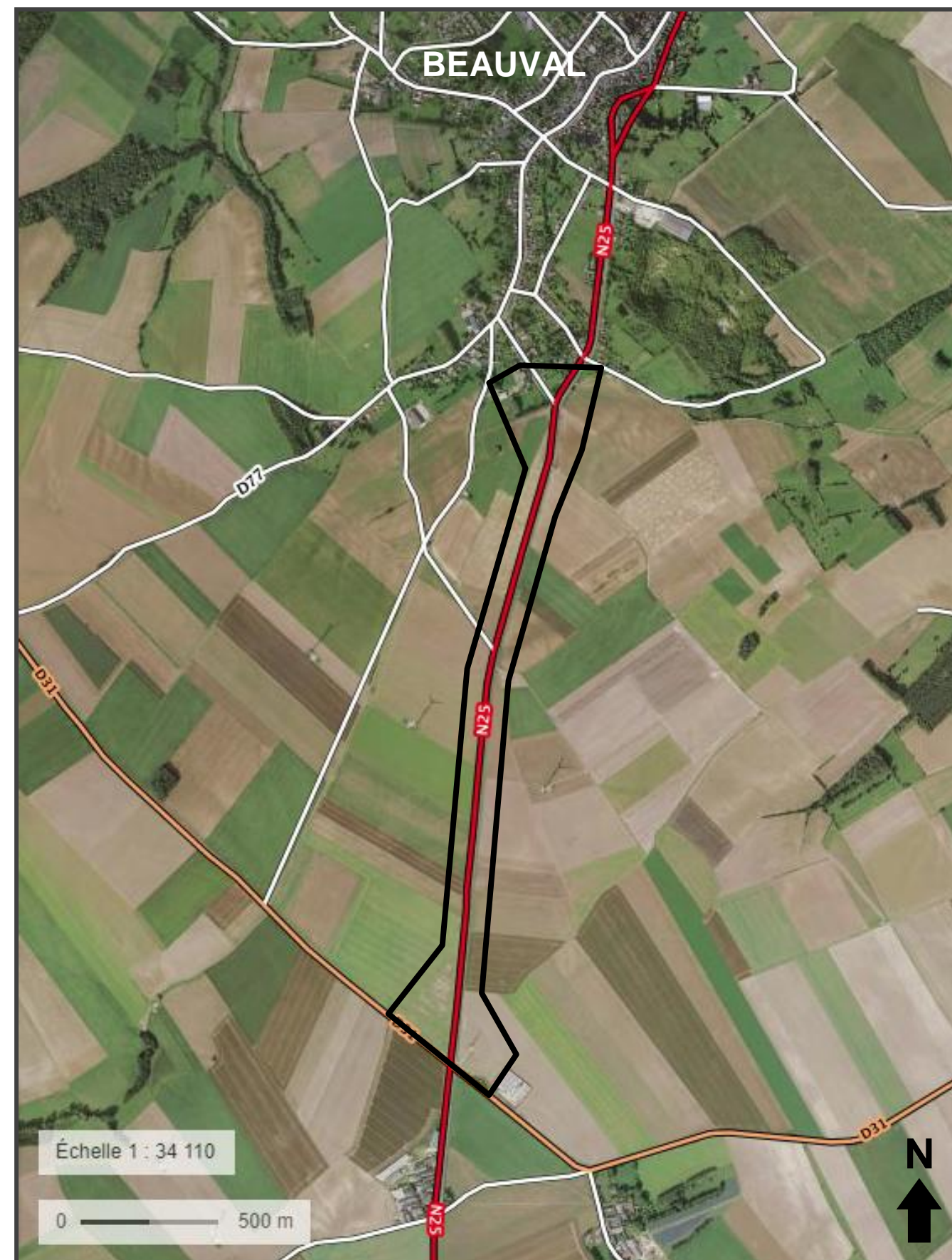
Le projet d'aménagement du créneau de dépassement sur la RN25 au sud de Beauval dans le sens Nord/Sud s'étend sur une longueur de 2200m sur la commune de Beauval.

Ce créneau de dépassement sera réalisé en élargissant la chaussée existante d'une voie de circulation de 3,5m de large.

Le projet comprendra l'aménagement de bandes dérasées de droite (BDD) de largeur 1,5 à 2m et de dispositifs d'assainissement enherbés en accotement de la RN25, le rétablissement de 2 refuges, la suppression des accès agricoles riverains sur la RN25 afin d'éviter les manœuvres en tourne-à-gauche dans la zone du créneau de dépassement.

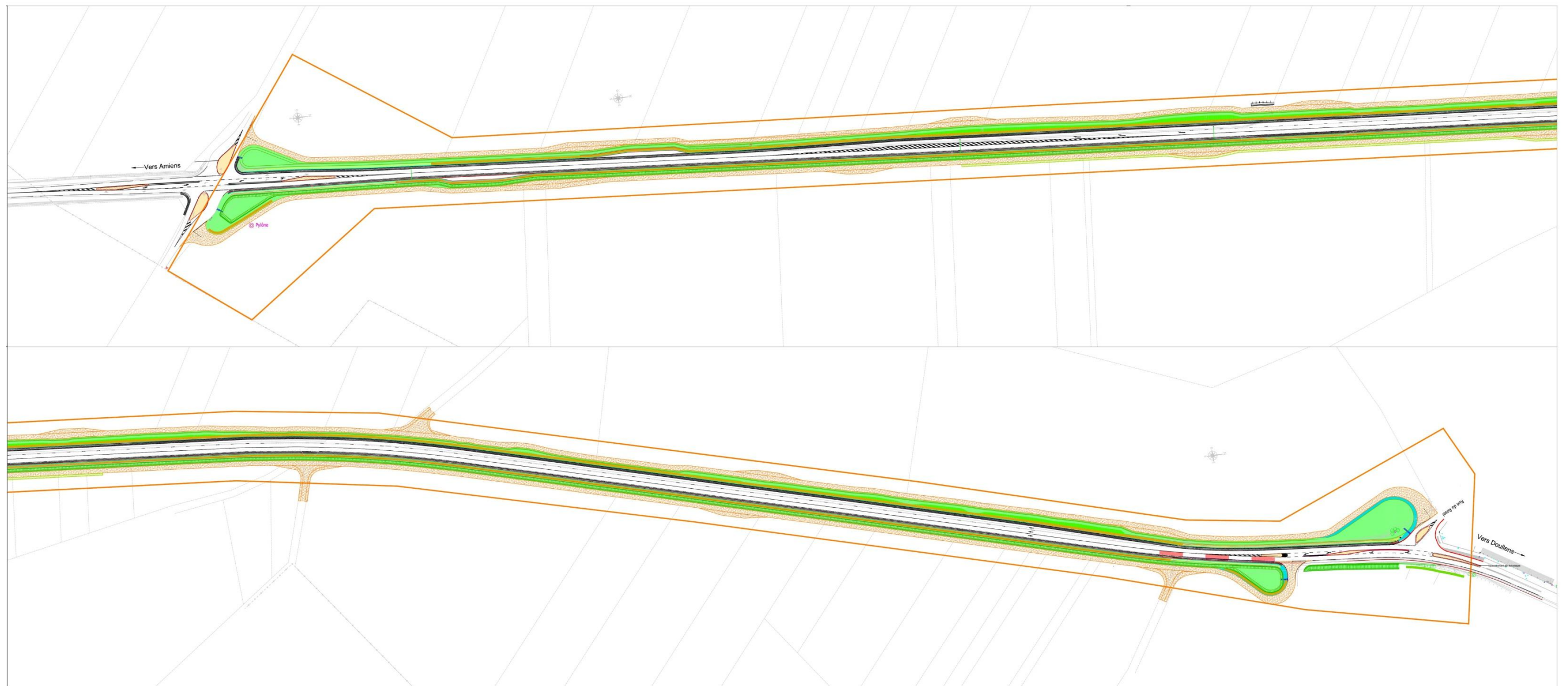
Ces accès seront rétablis par la création de chemins agricoles latéraux à la RN25 connectés au carrefour existant avec la RD31 et à un carrefour à l'entrée sud de Beauval. Les carrefours d'entrée sud de Beauval et celui avec la RD31 seront réaménagés dans le cadre de l'opération.

Le créneau de dépassement à réaliser ne modifie pas le classement de la RN25. Les chemins agricoles latéraux à réaliser de chaque côté de la RN25 seront classés dans le domaine communal de Beauval et leur gestion pourra être confiée par la commune à une AFR constituée à l'occasion d'un éventuel AFAF.










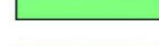





 Zone du projet

Source : Géoportail



LEGENDE

	Axe RN25 (support de profil en long)		Ilôt béton désactivé
	Fossé de rétablissement BVN largeur 2m50		Bande Enrobé rouge
	Bordure A2 avec caniveau CS2		Voie agricole
	Bordure I2 rétroréfléchissante		Berme largeur 0.75 à 2 m
			Talus existant
			Noue à redans largeur 3 m
			Haie
			Bande dérasée
			Talus

Périmètre DUP du projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN25 au sud de Beauval dans le sens Nord/Sud

Source : Verdi

2. CHOIX DU SITE ET JUSTIFICATIONS GÉNÉRALES DU PROJET

2.1 UN PROJET PERMETTANT DE REpondre AUX BESOINS DE LA ROUTE NATIONALE 25

La DREAL des Hauts-de-France envisage l'aménagement de la voie entre Beauval et La Vicogne, dans une optique globale d'amélioration de la sécurité pour l'ensemble des usagers et de garantir l'écoulement des trafics.

La route nationale 25, ou RN 25, est une route nationale française longue d'un peu plus de 60 km reliant Amiens à Arras. Elle supporte un trafic d'environ 10 000 véhicules/jour et assure principalement un rôle de desserte locale (déplacements pendulaires vers Amiens, principal bassin d'emplois).

Cet itinéraire est composé de tronçons assez hétérogènes (profils en travers, intersections, traversées d'agglomération, état de la chaussée...) n'offrant pas les mêmes conditions de circulation et de service sur l'ensemble de l'axe et pouvant engendrer des problèmes de sécurité routière.

Initialement, l'Etat envisageait de renforcer le réseau autoroutier existant dans les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie par l'aménagement de l'autoroute A24 entre Amiens et la Belgique via Lille. Cet aménagement aurait permis de répondre aux enjeux de sécurité routière et d'offrir un bon niveau de service propre à l'itinéraire de la RN25, qui aurait dû être déclassée après ouverture de l'A24. Ce projet a finalement été abandonné en 2010.

En 2012-2013, la DREAL Nord-Pas-de-Calais – Picardie a réalisé une étude d'opportunité d'itinéraire sur l'ensemble de l'axe de la RN25 afin de définir un parti global d'aménagement et de prioriser les opérations à mettre en œuvre pour homogénéiser et sécuriser l'itinéraire.

Cette étude d'aménagement d'axe devait permettre de répondre à 4 objectifs prioritaires :

- Traiter les points singuliers générateurs d'insécurité routière,
- Faciliter et sécuriser les manœuvres de dépassement et améliorer la fluidité de la circulation sur l'axe
- Améliorer l'offre de transports en commun avec un bon niveau de service,
- Améliorer la fluidité du trafic en traitant les points de congestion et en optimisant les possibilités de dépassement (et notamment des véhicules lents liés à l'activité agricole),
- Réduire l'impact de l'infrastructure routière sur l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines.

Parmi l'ensemble des opérations identifiées dans le cadre de cette étude, le ministère en charge des infrastructures de transport du réseau national (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la mer, Direction des infrastructures de transport) a retenu trois opérations à inscrire au CPER 2010-2015 :

- L'aménagement du créneau de dépassement au sud de Beauval dans le sens nord/sud,
- L'aménagement du carrefour du Vert Galant entre la RD117 et la RN25 sur les communes de Beauval et La Vicogne (déjà réalisé),
- L'aménagement de l'échangeur nord d'Amiens.

Au Sud de Beauval, l'aménagement du créneau de dépassement est prévu afin d'améliorer la circulation en sortie du village (longueur du créneau 2,2km, largeur 3,5m).

Ce projet a plusieurs objectifs :

- Améliorer la sécurité des abords de la voie
- Disposer d'une voirie adaptée face au trafic du secteur.

Le maintien de la circulation sur la RN25 et les RD en phase chantier, dans les conditions de sécurité sera recherché afin de minimiser la gêne aux usagers. Dans le cas où une longue coupure s'avèrerait nécessaire, une étude économique chiffrée permettant de vérifier la faisabilité d'une déviation provisoire sera réalisée et une concertation avec les collectivités territoriales sera menée.

2.2 UN SITE A ENJEUX

➤ Sécurité

La RN25 au sud de Beauval présente un profil en long variant de 1% à 4%. L'aménagement d'un créneau de dépassement s'avère nécessaire suite au constat de 20 collisions frontales sur la période 1994-2000. Sur la période 1994-1998, 2 accidents corporels ont été dénombrés au droit des carrefours RD117 et RD31 faisant 3 tués, 2 blessés graves et 2 blessés légers. Entre 1999 et 2003, 5 accidents se sont produits au niveau de ces carrefours provoquant 1 tué, 2 blessés graves et 7 blessés légers. Sur la période 2006-2017, il a été relevé trois collisions frontales faisant 1 tué et 5 blessés dont 4 blessés graves ; ces accidents survenant hors agglomération et hors intersection.

Le carrefour RN25/RD31 est aménagé avec un carrefour avec une voie spéciale de tourne-à-gauche avec îlot en marquage. Il est proposé d'améliorer la perception de ce carrefour avec des îlots bordurés.

Le carrefour à l'entrée sud de Beauval (entre la RN25 et la rue du Rosel) sera aménagé en baïonnette. Il s'agit de conserver en partie l'aménagement déjà existant et de compléter avec une voie spéciale de tourne-à-gauche pour permettre la traversée des engins agricoles entre la rue du Rosel et le futur chemin de rétablissement à l'est de la RN25.

Le projet comprendra la suppression des accès riverains linéaires, et la création de chemins latéraux de désenclavement et de desserte agricole, en fonction des conclusions d'une éventuelle étude d'aménagements fonciers agricoles et forestiers (AFAF) à engager par le Conseil départemental de la Somme (CD80). Le projet comprendra aussi la création d'une bande dérasée de droite.

Le PADD du PLU de la commune de Beauval approuvé le 1^{er} octobre 2004 contient des objectifs concernant l'espace public dont l'aménagement de l'entrée Sud de la ville qui est « un lieu accidentogène et nécessite un aménagement sécuritaire ».

➤ Accessibilité

La RN25 relie Arras, Doullens et Amiens. Elle est un espace d'échanges et d'interface entre ces territoires. La zone d'étude est plus spécifiquement située entre Beauval et La Vicogne. Pour rejoindre les grands axes tels que l'A29, l'A1 ou l'A26 ou les grandes agglomérations, il est nécessaire de traverser des zones urbanisées soumises à un trafic poids lourds important. Ceci induit des nuisances et des risques importants pour les riverains et les usagers.

➤ Trafic

Le projet permettra d'améliorer la fluidité du trafic en traitant les points de congestion et en optimisant les possibilités de dépassement (et notamment les véhicules lents liés à l'activité agricole).

➤ Une occasion de développer les modes de déplacements alternatifs

Aucune gare n'est présente sur la zone d'étude. Les gares les plus proches se trouvent à Amiens, à Arras et à Saint-Pol-sur-Ternoise.

Par ailleurs, la ligne 22 du réseau de cars Trans'80 de la région emprunte la RN25. Elle bénéficiera d'une amélioration des conditions de déplacement grâce à l'aménagement du créneau de dépassement.

Le réseau en infrastructures cyclables est quasiment inexistant sur le secteur, les cyclistes sont obligés de circuler sur la chaussée avec les autres véhicules, ce qui peut poser des problèmes de sécurité où le trafic poids lourds est important.

3. PRESENTATION DU PROJET RETENU

L'opération comprend :

- la création d'une voie supplémentaire dans le sens Doullens-Amiens pour la mise en place du créneau de dépassement ;
- la mise aux normes de l'assainissement ;
- la reprise de la signalisation et des équipements au droit des travaux ;
- le rétablissement des 2 refuges ;
- le réaménagement du carrefour d'entrée Sud de Beauval avec la création d'un carrefour en baïonnette avec ilots bordurés ;
- l'amélioration de la visibilité du carrefour RN25/RD31 avec la mise en place d'ilots bordurés ;
- la suppression des accès agricoles directs sur la RN25 et la création de chemins latéraux de désenclavement et de desserte agricoles, en fonction des conclusions de l'étude d'aménagement foncier à engager par le CD80
- l'aménagement de bandes dérasées de droite et le renouvellement des chaussées.

3.1 DIRECTIVES TECHNIQUES PRISES EN COMPTE

Le projet routier concerne un linéaire global de 2200m.

Les normes de tracé retenues pour la réalisation de cet avant-projet sont basées sur le référentiel technique **Aménagement des Routes Principales (ARP)** et plus précisément la catégorie R80 avec une limitation de vitesse à **80 km/h** dans le sens Amiens-Doullens et 90 km/h dans le sens du créneau de dépassement.

La catégorie R80 semble toute indiquée étant donné que l'on conçoit ici, une route bidirectionnelle avec échanges réalisés au moyen de carrefours plans ordinaires.

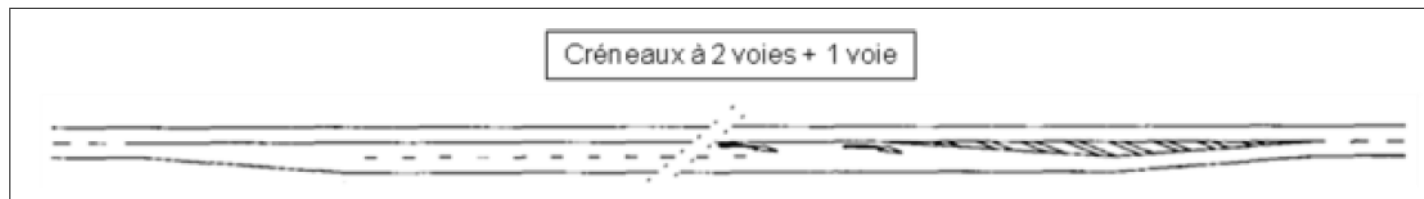
3.2 TRACE EN PLAN

La longueur du créneau de dépassement est fixée à 1250m, conformément à l'ARP qui indique que « l'affectation de la voie centrale à l'un des deux sens de circulation ne doit pas être maintenue sur une longueur supérieure à 1250m, non compris les dispositifs de transition ».

La longueur totale du créneau de dépassement y compris dispositifs d'extrémités est de 1744m.

3.3 PROFIL EN TRAVERS

Un créneau de dépassement se caractérise par la création d'une voie centrale supplémentaire :



3.4 SECTION A DEUX VOIES

Sur la longueur du tronçon étudié, la distance entre la fin du dispositif d'extrémité du créneau de dépassement et le carrefour avec la RD31 est d'environ 600m. Sur cette section, le profil sera maintenu à 2 voies bidirectionnelles. Il est cependant prévu la sécurisation (réalisation des BDD, suppression des obstacles agressifs, ...) et le renouvellement des chaussées.

3.5 ILOTS REFUGES

Les deux ilots refuges situés de part et d'autre des voies sont rétablis.

3.6 RETABLISSEMENTS AGRICOLES

Ce projet prévoit la suppression des accès agricoles sur la RN25 qui seront rétablis au niveau des carrefours avec la RD31 et à l'entrée sud de Beauval.

3.7 AMENAGEMENT DES CARREFOURS

Le **carrefour de raccordement de l'entrée sud de Beauval** (carrefour entre la RN25 et la rue du Rosel) sera aménagé en baïonnette. Il s'agit de conserver, en partie, l'aménagement déjà existant. L'idée serait de la compléter avec une voie spéciale de tourne-à-gauche pour permettre la traversée des engins agricoles entre la rue du Rosel et le futur chemin de rétablissement à l'est de la RN25.

Le **carrefour de raccordement entre la RN25 et la RD31** sera lui aussi aménagé. Il est prévu de compléter l'aménagement existant par la mise en place d'ilots directionnels bordurés pour l'amélioration de la visibilité du carrefour.

3.8 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT

Le principe de gestion des eaux pluviales consiste en la séparation des eaux de ruissellement des bassins versants naturels de celles issues des voiries.

L'écoulement des bassins versants naturels interceptés sera rétabli par ouvrages hydrauliques ou fossés.

Le principe de gestion des eaux pluviales issues du projet sera ainsi le suivant :

- collecte et tamponnement par des ouvrages longitudinaux le long de la RN25,
- rejet au milieu naturel par infiltration.

Les éléments relatifs à l'assainissement seront détaillés dans le cadre du Dossier Loi sur l'Eau (DLE).

3.9 PRINCIPES PAYSAGERS

Le projet prévoit l'installation d'une haie entre la RN25 et les voies agricoles dont le principe d'implantation est illustré dans les schémas suivants. Les essences de la haie n'ont pas encore été définies. Elles le seront dans le cadre des études de projet en cours et en concertation avec les différents gestionnaires et collectivités.

4. EVOLUTIONS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET RETENU

4.1 OBJECTIFS

Le Préfet des Hauts-de-France envisage l'aménagement d'un créneau de dépassement au sud de Beauval dans le sens Nord/Sud, dans une optique globale de :

- Traiter les points singuliers générateurs d'insécurité routière
- Améliorer la fluidité du trafic en traitant les points de congestion et optimisant les possibilités de dépassement (et notamment des véhicules lents liés à l'activité agricole)
- Réduire l'impact de l'infrastructure routière sur l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines.

4.2 VARIANTES

Dans le cadre des études préliminaires de l'opération, deux variantes ont été étudiées au niveau de l'entrée Sud de Beauval :

- réaménagement du carrefour en T avec l'idée qui serait de le compléter avec une voie spéciale de tourne-à-gauche pour permettre la traversée des engins agricoles en deux temps entre la rue du Rosel et le futur chemin de rétablissement à l'est de la RN25. Le carrefour serait ainsi aménagé en baïonnette.
- carrefour giratoire plan.

En effet, aujourd'hui, ce carrefour est géré par un carrefour en T avec voie spéciale de tourne-à-gauche sur la RN25 vers la rue Rosel.

Le projet prévoit le rétablissement des accès agricoles sur ce carrefour, engendrant ainsi des flux en traversée de la RN25 qui n'existe pas aujourd'hui. Ces derniers sont potentiellement accidentogènes en raison de la relative lenteur des convois agricoles, de leur gabarit et du nombre de voies à traverser (3 voies).

L'analyse comparative vis-à-vis des avantages et inconvénients de chaque variante a abouti sur le choix du carrefour en baïonnette à l'entrée Sud de Beauval.

5. JUSTIFICATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

L'environnement est peu contraignant pour le projet. L'aménagement du créneau de dépassement se réalisera, dans sa majeure partie, sur des emprises routières existantes.

Le projet s'inscrit également dans la démarche « Eviter-Réduire-Compenser » par l'application des mesures suivantes :

- Mesures de réduction avant la phase de travaux :
 - Maintenir le plus possible l'intégrité des végétations herbacées de type prairies de fauche et friches prairiales
 - Planifier la réalisation des travaux en dehors de la période de reproduction des oiseaux et des chiroptères mais aussi d'hibernation de ces derniers, c'est-à-dire entre début août et fin octobre
 - Réaliser un contrôle de l'ensemble des terres végétales qui seraient transférées sur la zone d'emprise des travaux afin de s'assurer que ces dernières n'accueillent aucune espèce indésirable qui menacerait la réussite du réaménagement final.
- Mesures de réduction au cours de la phase de travaux :
 - Respecter l'intégrité des végétations herbacées de type prairies de fauche et friches prairiales tout au long de la phase de travaux
 - Réduire les risques de pollution inhérents à l'utilisation de matériels et d'engins mécanisés
 - Eviter le compactage et la mise en place de terre stérile en surface
- Mesures de réduction lors de l'exploitation :
 - Valoriser les espèces végétales indigènes dans le cadre des aménagements paysagers prévus
 - Respecter l'intégrité des végétations herbacées de type prairies de fauche et friches prairiales conservées

La création du créneau de dépassement ainsi que des chemins agricoles latéraux consommera de l'espace agricole, de l'ordre de 2,6 ha.

La gestion des eaux pluviales par des noues d'infiltration limite la consommation d'espace des dépendances routières qu'aurait généré un bassin de collecte.

5.1 LIMITATION DES TRANSPORTS

L'aménagement de bandes dérasées de droite (BDD) permettra la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale, l'évitement de collisions en autorisant des manœuvres de déport latéral, la circulation des cyclistes et éventuellement des piétons.

L'aménagement d'un créneau de dépassement permettra de fluidifier le trafic en améliorant les conditions de sécurité dans lesquelles s'effectuent les manœuvres de dépassement.

5.2 LIMITATION DES IMPACTS PAYSAGERS

L'aménagement s'effectue sur place en suivant le profil en long existant, ce qui ne dégradera pas la situation actuelle. Une haie sera implantée entre la RN25 et les voies agricoles.

5.3 PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ECOLOGIQUES

Au regard des enjeux écologiques indiqués par l'étude de bio-évaluation menée sur le site, le projet comprendra l'aménagement de haies sur le plateau agricole le long de la RN 25 afin d'améliorer le guidage des oiseaux et les espèces végétales indigènes seront privilégiées.

5.4 GESTION DES TERRES ET DES MATERIAUX

Le projet prévoit la réutilisation des terres végétales décapées pour les futures zones végétalisées (talus, noues).

Le projet est déficitaire en matériaux (route principalement en remblai).

Des dépôts provisoires seront nécessaires pour les besoins du projet. Ceux-ci seront entretenus (assainissement provisoire, lutte contre la flore indésirable, etc.).

L'ensemencement des terres nues est prévu.

Les îlots routiers et les terres-pleins centraux ne seront pas végétalisés.

L'objectif sera de favoriser la perméabilité des matériaux sur les chemins agricoles et l'imperméabilisation sera concentrée sur la chaussée sur la RN25

Cette gestion des terres sera incluse dans la gestion du projet et détaillé dans le cadre du marché de travaux.

6. CONCLUSION

En conclusion de l'ensemble des pièces de la DUP, et compte tenu des motifs et justifications précitées et de la prise en compte de l'environnement dans le projet, le projet présente un caractère d'utilité publique.