

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

## PIECE J – Evaluation socio-économique et environnementale



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

**VERDI**



## SOMMAIRE

<b>PARTIE 0 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE ET DU REFERENTIEL</b> .....	5
1. <b>OBJET DE L'ETUDE</b> .....	6
2. <b>METHODOLOGIQUE UTILISEE</b> .....	6
<b>PARTIE 1 : ANALYSE STRATEGIQUE DU PROJET</b> .....	7
1. <b>PRESENTATION DE LA SITUATION EXISTANTE</b> .....	8
1.1. <b>Situation du projet</b> .....	8
1.2. <b>Infrastructures concernées</b> .....	8
1.2.1. Configuration actuelle de la RN25 .....	8
1.2.2. Desserte routière.....	9
1.3. <b>Contexte socio-economique et environnemental des territoires traversés</b> .....	9
1.3.1. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) .....	9
1.3.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays du Grand Amiénois.....	10
1.3.3. Contexte socio-économique local.....	11
1.3.4. Les projets autour du territoire concerné .....	11
1.4. <b>Perspectives d'évolution des transports</b> .....	11
1.4.1. Le SRADDET .....	11
1.4.2. Contrat de Plan État – Région Picardie 2015-2020.....	12
1.4.3. Les projets routiers de la zone d'étude .....	12
1.5. <b>Trafic global de la RN25</b> .....	12
1.5.1. Flux et fonctionnement .....	12
1.5.2. Problématiques de circulation et accidentologie .....	13
1.6. <b>Résumé de l'étude de déplacement spécifique a la section concernée par le projet</b> .....	13
2. <b>DESCRIPTION DU SCENARIO DE REFERENCE</b> .....	14
3. <b>FORMALISATION DES OBJECTIFS DU PROJET</b> .....	15
3.1. <b>Objectifs du programme d'aménagement global de la RN25</b> .....	15
3.1.1. Améliorer la sécurité routière.....	15
3.1.2. Améliorer la fluidité du trafic.....	15
3.1.3. Améliorer l'Environnement et Cadre de Vie .....	15
3.2. <b>Objectifs Spécifiques au projet</b> .....	15
4. <b>DESCRIPTION DE L'OPTION DE REFERENCE ET OPTION DE PROJET</b> .....	15
5. <b>DESCRIPTION DES OPTIONS DU PROJET</b> .....	15
<b>PARTIE 2 : ANALYSE DES EFFETS DU PROJET</b> .....	17
1. <b>ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DES EFFETS</b> .....	18
1.1. <b>Effets Socio-économiques</b> .....	18
1.2. <b>Effets environnementaux</b> .....	18
2. <b>CALCUL DES INDICATEURS MONETARISES</b> .....	20
2.1. <b>Les données d'entrée</b> .....	20
2.2. <b>Analyse des coûts collectifs</b> .....	20
2.3. <b>Bilan</b> .....	21
<b>PARTIE 3 : SYNTHESE DE L'EVALUATION</b> .....	22
1. <b>EVALUATION DES ATTEINTES DES OBJECTIFS</b> .....	23
2. <b>SYNTHESE DES RISQUES ET INCERTITUDES</b> .....	23
3. <b>PRESENTATION SYNTHETIQUE DES EFFETS DU PROJET</b> .....	23



## **PARTIE 0 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE ET DU REFERENTIEL**

---

## 1 OBJET DE L'ETUDE

Les projets de transport doivent répondre au mieux aux besoins de déplacement en tenant compte des enjeux de développement durable. C'est l'ensemble des effets sociaux, environnementaux et économiques qui doit être évalué.

La pratique de l'évaluation des projets de transport est ancienne. L'instruction-cadre du 27 mai 2005 a formalisé l'analyse socio-économique pour les projets d'infrastructures, sans relation explicite toutefois avec l'évaluation environnementale. Depuis, les enjeux de l'évaluation ont considérablement évolué :

- les deux circulaires du Ministre d'État du 9 décembre 2008 relatives au référentiel et à la charte de qualité de l'évaluation du MEEDDM, tracent les grandes lignes d'une nouvelle démarche d'évaluation et visent en particulier une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable ;
- la connaissance d'un certain nombre d'effets des projets de transport a progressé ;
- l'évaluation environnementale en application du code de l'environnement s'est organisée, développée et améliorée avec l'évolution des textes et des pratiques ;
- les outils d'évaluation et les valeurs de référence pour le calcul socio-économique ont été mises à jour et enrichies, notamment par le rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective (commission Quinet, 2014).

Ce référentiel méthodologique est conçu pour permettre au porteur d'un projet de transport (appelé le maître d'ouvrage) d'appliquer les dispositions prévues aux articles L.1511-1 à L.1511-6 du code des transports et à l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012, et de constituer les éléments d'évaluation au sens de l'article 2-III du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

## 2 METHODOLOGIE UTILISEE

Ce dossier est réalisé comme première approche en vue de constituer le volet d'évaluation économique et sociale au titre du code des transports du dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN25 au sud de Beauval dans le sens Nord/Sud entre Beauval et la RD31.

L'étude correspond donc à une analyse socio-économique du contexte actuel. A terme, l'évaluation socio-économique visera à exprimer qualitativement et quantitativement l'intérêt de l'opération pour la collectivité. Elle permettra notamment :

- D'appréhender les effets prévisibles d'aménagement de l'itinéraire sur l'offre de transport, d'une part, et sur le contexte socio-économique d'autre part,
- De dégager un « point zéro » avant la mise en service sur les volets trafic et socio-économie.

La zone d'étude présentée est élargie et centrée sur la section de RN25 entre Doullens et Amiens. Elle peut cependant varier en fonction des thématiques abordées.

La présente étude est basée sur le plan type d'une évaluation conformément à la notice technique DGITM du 27 juin 2014.

Selon l'article 28 de la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 introduit à l'article L 112-1-3 du Code rural, les projets soumis à l'obligation de réalisation d'une étude préalable agricole doivent remplir cumulativement les conditions de nature, de consistance et de localisation :

→ **Condition de nature** : Projets soumis à une étude d'impact environnementale systématique.

→ **Condition de localisation** :

- Zone A ou N délimitée par un document d'urbanisme opposable qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les 5 années précédant la date de dépôt du dossier

- Zone AU délimitée par un document d'urbanisme opposable qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les 3 années précédant la date de dépôt du dossier

- En l'absence de document d'urbanisme, sur toute surface agricole qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les 5 années précédant la date de dépôt du dossier.

→ **Condition de consistance** : La surface prélevée de manière définitive doit être supérieure ou égale à un seuil fixé par défaut à 5 hectares. Ce seuil par défaut est applicable à compter du 1er décembre 2016.

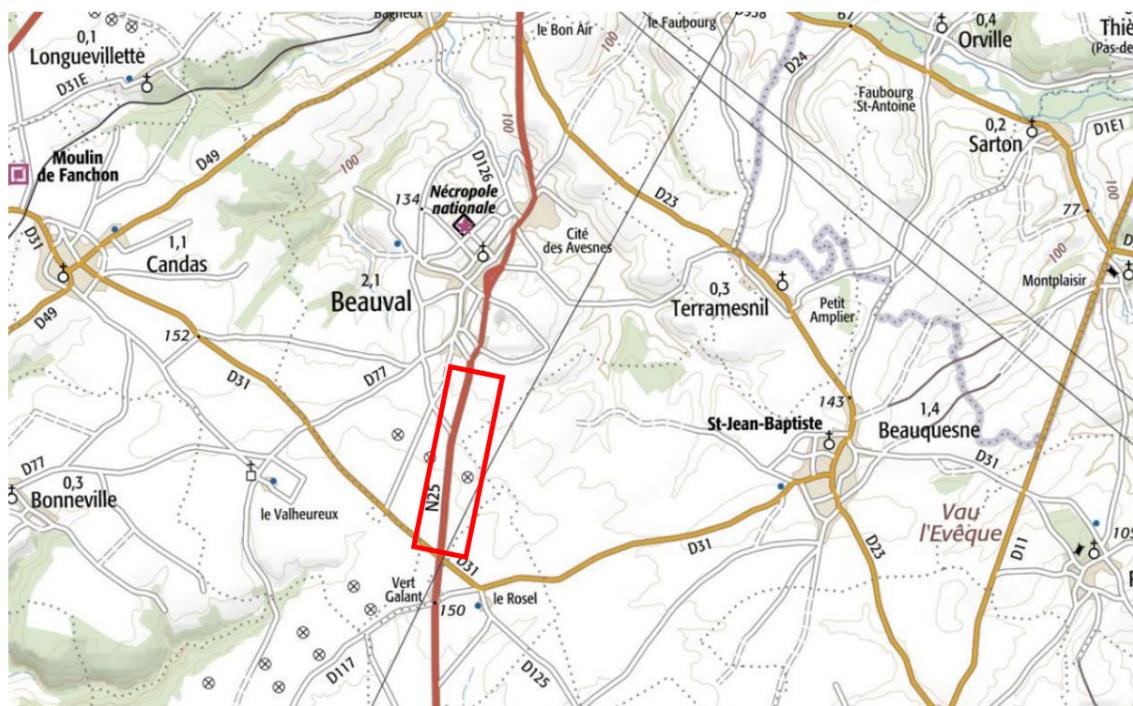
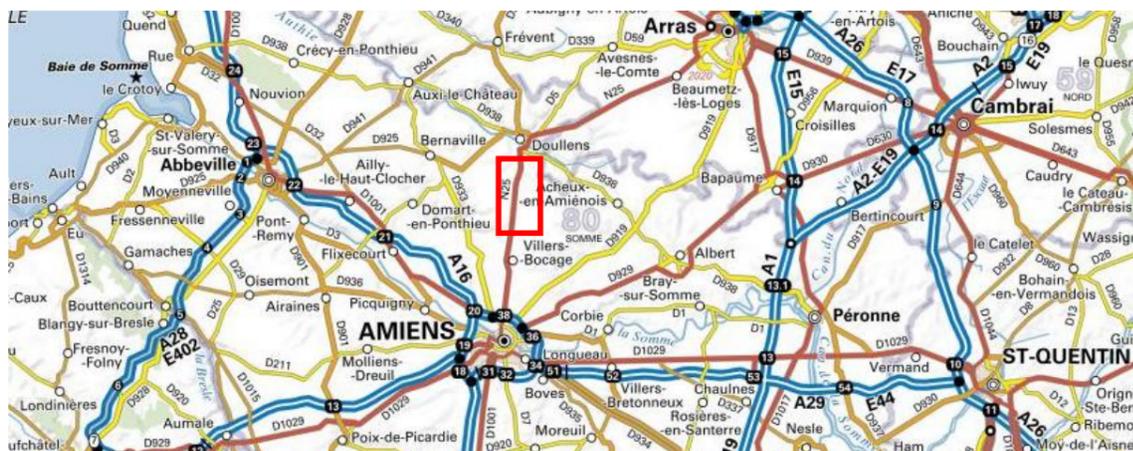
Dans le cas présent, l'emprise du projet sur les terres agricoles étant inférieure à 5 ha et le projet n'étant pas soumis à étude d'impact systématique, l'étude préalable agricole n'est pas requise.

## **PARTIE 1 : ANALYSE STRATEGIQUE DU PROJET**

# 1 PRESENTATION DE LA SITUATION EXISTANTE

## 1.1 SITUATION DU PROJET

L'opération est située dans le département de la Somme à environ 18 kilomètres au nord d'Amiens. Elle se situe sur la RN25 entre les carrefours d'entrée sud de Beauval et celui avec la RD31 qui seront réaménagés dans le cadre de l'opération sur la commune de Beauval.



Source : <http://www.geoportail.fr>

## 1.2 INFRASTRUCTURES CONCERNEES

### 1.2.1 Configuration actuelle de la RN25

La section de la RN25 concernée par ce réaménagement présente un tracé très rectiligne.

Inscrite dans un milieu peu vallonné, la RN25 actuelle présente un profil en long peu marqué.

Le point haut se situe à une altitude de 161.71 NGF au niveau du parc Eolien de Magroment. Le point bas se situe à une altitude de 129NGF environ au niveau du carrefour de l'entrée de la commune de Beauval (intersection entre la RN25 et la rue du Rosel). L'intersection avec la RD31 se situe à une altitude de 150 NGF environ.

Dans son ensemble, la section de la RN25 se présente sous la forme d'une 2 x 1 voie, sans accotement stabilisé, ce qui rend très compliqué le dépassement des véhicules lents et ainsi que le stationnement ou même la halte en bordure de chaussée.

Aucune voie ni espace affecté n'est dédié aux cheminements cyclables et/ou piétons, d'où un danger omniprésent pour l'emprunt de la RN25 par les modes doux.

Les accotements sont enherbés et mitoyens des fossés au sein d'une plaine agricole sur l'ensemble de la section concernée par les travaux de réaménagement.

On recense actuellement 4 carrefours sur l'itinéraire étudié de la RN25 :

- le carrefour à l'entrée sud de la commune de Beauval (rue du Rosel) avec une voie de tourne à gauche;
- le carrefour avec une voie communale aboutissant sur un chemin agricole;
- le carrefour avec l'ancien chemin d'Amiens et une voie communale aboutissant sur un chemin agricole;
- le carrefour RN25-RD31, avec voie de tourne-à-gauche.

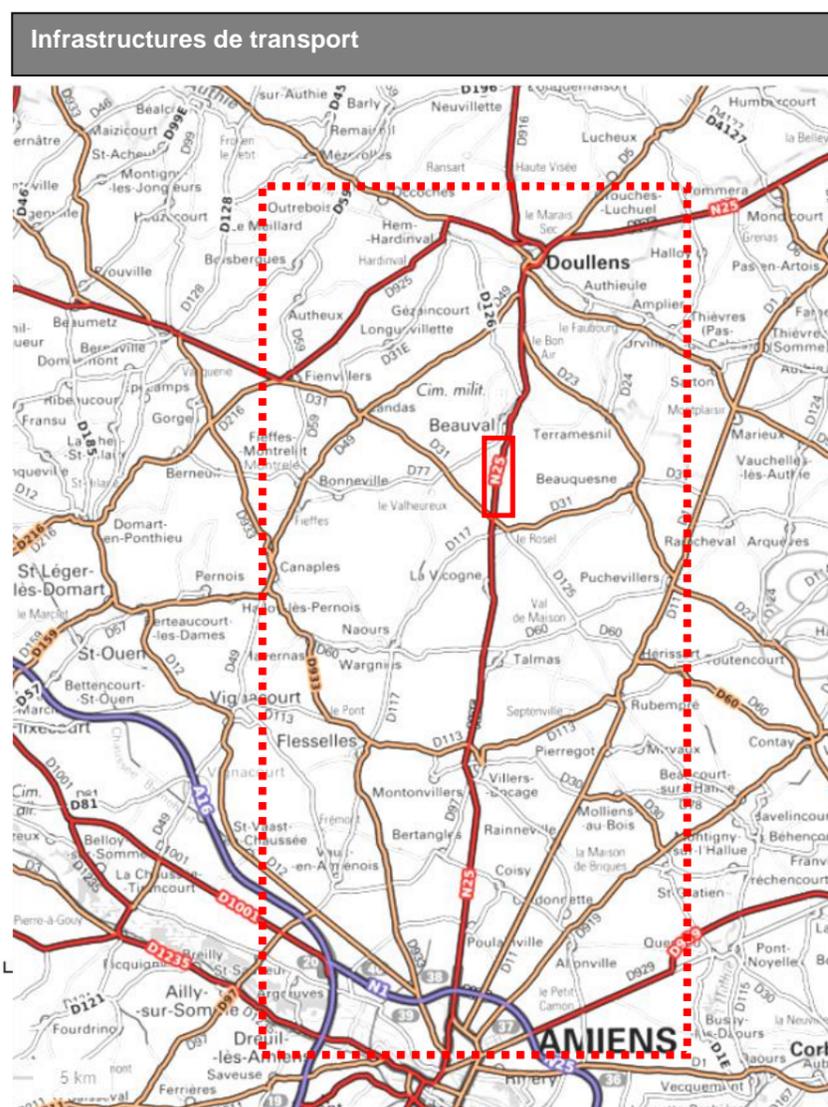
La section s'inscrit au sein d'un territoire agricole où les accès aux parcelles sont nombreux.

Les seuls accès riverains débouchant directement sur la RN25 se situent au niveau du Carrefour de l'entrée de la commune de Beauval.

### 1.2.2 Desserte routière

La zone d'étude est desservie par les axes structurants suivants :

- l'**autoroute A16** (L'Européenne qui relie la Francilienne avec la Belgique et dessert Beauvais, Amiens, Abbeville, Boulogne sur Mer, Calais, Dunkerque), située à l'extrême sud de la zone d'étude, au niveau d'Amiens. Au niveau d'Amiens l'A16 rejoint l'A29 reliant l'A1 et Saint Quentin et l'A26.
  - la **RN25**, axe national permettant la liaison entre Amiens et Arras. Au niveau de Doullens elle rejoint la RD925 en direction de l'ouest reliant Abbeville et la RD916 en direction du Nord reliant Saint Pol sur Ternois.
- On identifie également les axes de desserte :
- la **RD31**, liaison Fienvillers – Léalvillers et qui rejoint la RD 216 à l'ouest puis RD1001 (N1) reliant Paris à Dunkerque et l'autoroute A16 ;
  - La **RD 113**, liaison Flesselles – Rubempré qui relie la RD933, à l'ouest, à la RD60 puis RD919 ;
  - La **RD 77**, liaison Beauval – Berneuil ;
  - La **RD 117**, liaison Rosel - Flesselles



Légende :  
 Zone projet  
 Zone d'étude

Source : géoportail

### 1.3 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DES TERRITOIRES TRAVERSES

#### 1.3.1 Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est un document stratégique intégrateur et à caractère prescriptif.

Il répond selon la loi NOTRe à deux enjeux de simplification :

- la clarification du rôle des collectivités territoriales, en octroyant à la région un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire
- la rationalisation du nombre de documents existants en prévoyant l'insertion, au sein du SRADDET, de plusieurs schémas sectoriels

Il comprend 5 dimensions :

- la dimension thématique « infrastructures de transports et intermodalité » en intégrant le Schéma Régional des Infrastructures et Transports (SRIT) et le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI),
- la dimension thématique « climat air énergie » en intégrant le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE),
- la dimension thématique « biodiversité » en intégrant le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE),
- la dimension « déchets » en intégrant le Plan Régional de Prévention et de gestion des déchets (PRPGD),
- la dimension « numérique » avec l'intégration possible de la SCORAN

**Les objectifs** du SRADDET sont de synthétiser, croiser et enrichir les schémas existants pour donner une vision stratégique, unifiée et claire sur l'aménagement, le développement durable et équilibré des territoires pour renforcer l'attractivité de la région Hauts-de-France. Il doit afficher des objectifs **de moyen et long termes** dans les domaines de compétence du schéma et notamment en matière :

- d'équilibre et d'égalité des territoires, de désenclavement des territoires ruraux
- d'habitat
- de gestion économe de l'espace
- d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports (personnes et marchandises) qui visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants, la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.
- de climat, d'air et d'énergie portant sur l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, la lutte contre la pollution atmosphérique, la maîtrise de la consommation d'énergie et le développement des énergies renouvelables et de récupération, notamment éolienne et biomasse.
- de protection et de restauration de la biodiversité des continuités écologiques
- de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets.

À l'issue de la première phase de concertation, des grands partis pris d'aménagement et de développement, intégrant des premiers éléments de spatialisation ont été proposés. Ces partis pris doivent permettre de donner une ambition stratégique commune et une direction pour les différentes dimensions thématiques.

#### **Les partis pris :**

- sont des choix stratégiques à partir des enjeux identifiés, permettant de fonder une stratégie régionale adaptée aux Hauts-de-France
- se déclinent en leviers et objectifs
- se fondent sur des éléments de diagnostic et des tendances prospectives
- doivent identifier les effets attendus à moyen et long termes et poser des conditions de réussite

**Parti pris stratégique n°1** : une attractivité régionale fondée sur une forte ouverture à valoriser et à maîtriser.

**Parti pris stratégique n°2** : un modèle territorial qui combine renforcement de la Métropole, structuration de pôles de rayonnement régionaux et valorisation des dynamiques rurales.

**Parti pris stratégique n°3** : une proximité de l'indispensable, une optimisation des formes d'approvisionnement pour une amélioration de la qualité de vie.

**Parti pris stratégique n°4** : des trajectoires territoriales différenciées, permettant d'optimiser les potentialités et de prévenir les risques.

Chaque parti pris, décliné à l'échelle des 9 territoires de dialogue sont présentés par la Région aux Présidents des EPCI, des Scot, des Parcs, aux représentants de l'Etat et aux Présidents des Départements pour une mise en débat.

**Le projet du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires a été arrêté en séance plénière du Conseil Régional, le 31 janvier 2019, et a été adopté le 30 juin 2020.**

### 1.3.2 Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) du Pays du Grand Amiénois

Le Schéma de Cohérence Territorial est le document planifiant le développement urbain du pays du Grand Amiénois. Le SCOT propose une vision à long terme pour améliorer la vie quotidienne des habitants de ce territoire en posant des objectifs forts et ambitieux pour répondre aux besoins en termes de logements, d'emplois, d'accès facilité aux grands équipements et services de proximité, de mobilités, et d'amélioration de l'espace urbain.

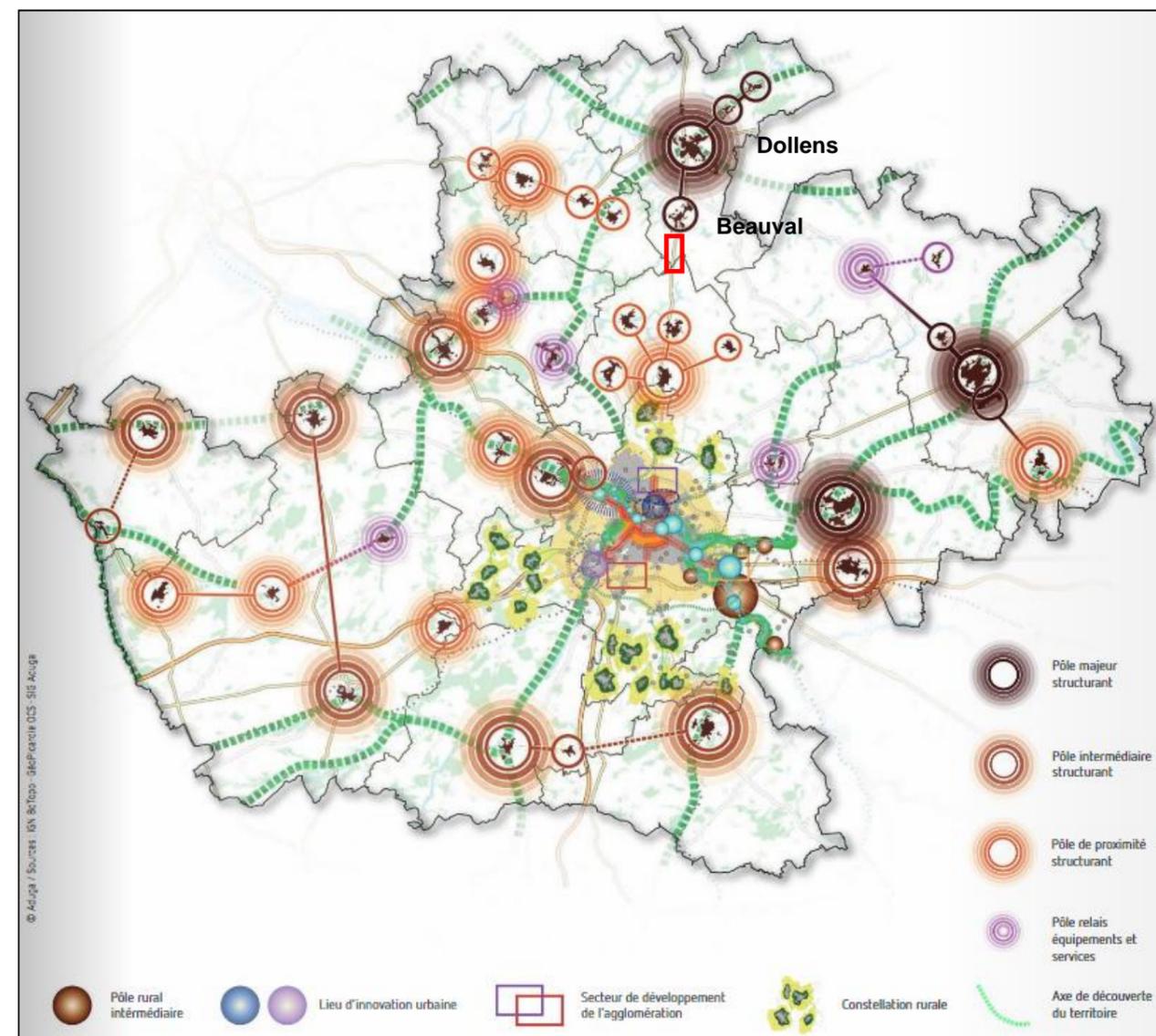
C'est pourquoi, il semble important de remettre en perspective le devenir du secteur comme il apparaît au sein du SCOT afin de pouvoir déterminer l'évolution de l'environnement socio-économique et environnemental.

Le SCOT identifie des pôles de centralité importants à conforter afin d'offrir les conditions du maintien et/du renforcement de leurs parcs de logements, de leurs équipements et services, de leur desserte en transports collectifs et de leurs emplois, au profit du bien être des habitants et de relations renouvelées entre ville et campagne.

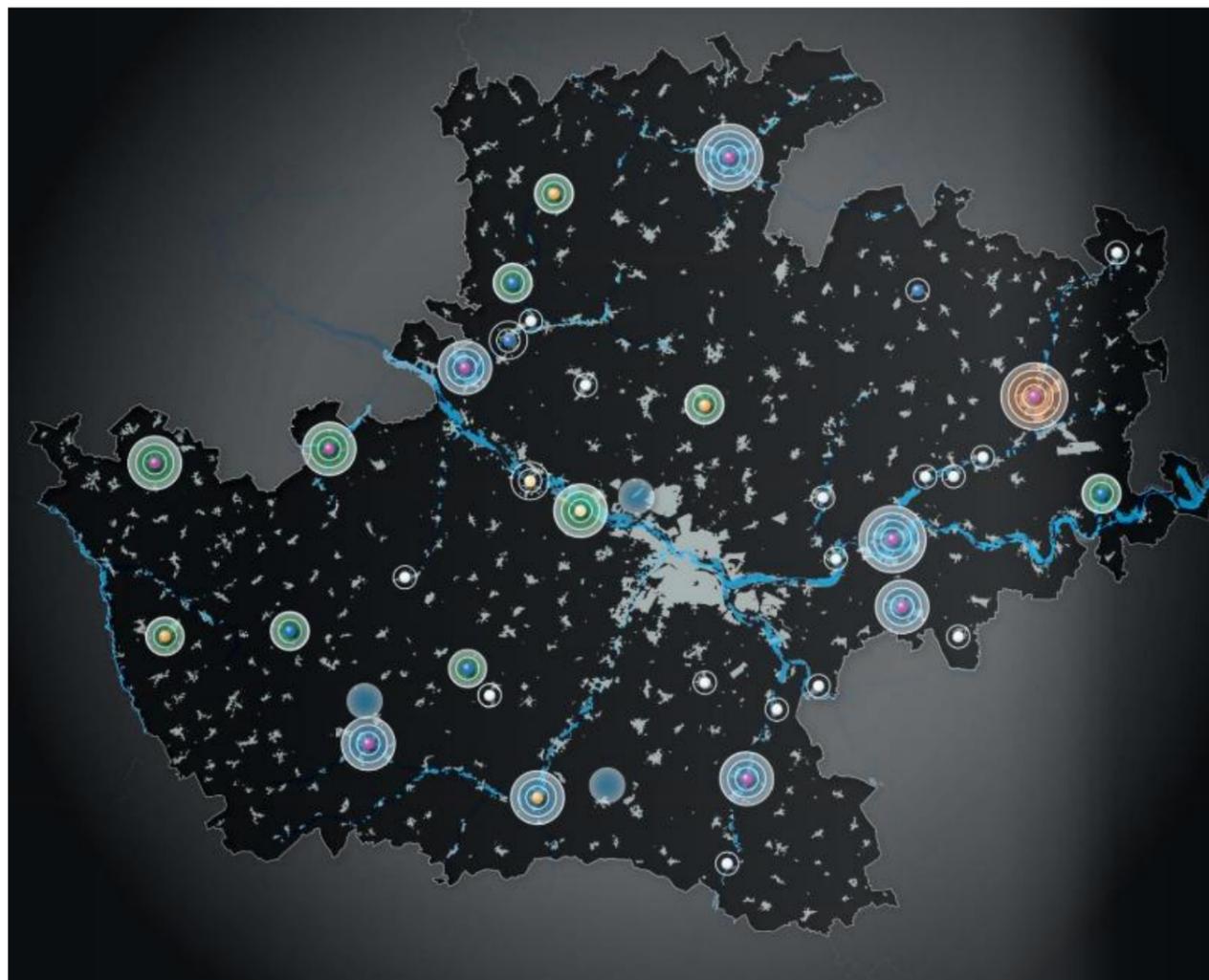
De manière générale, il s'agit d'encourager la construction de quartiers denses et mixtes, de stimuler la mixité des usages des bâtiments, de coordonner les actions de développement économique menées par les intercommunalités, de développer de véritables bassins de vie de proximité, d'accompagner l'intensification du développement dans les pôles, d'encadrer l'implantation des nouveaux grands équipements commerciaux de plus de 1000 m<sup>2</sup>, et prendre en compte la sensibilité des milieux naturels identifiés au sein de la trame verte et bleue.

La RN 25 est située à proximité d'un secteur important dans la vision stratégique de demain. En effet, le secteur d'étude est sous influence d'un pôle majeur structurant (Doullens) et de l'agglomération d'Amiens pôle de centralité du territoire.

De plus, la RN25 relie deux pôles structurants à l'agglomération Amiénoise et constitue au nord de Doullens un axe de découverte du territoire.



Site projet



#### Organiser une offre à vocation économique cohérente et équilibrée

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Une offre foncière et immobilière à vocation métropolitaine pour attirer les grands projets |  | Diversifier vers d'autres typologies d'achats |
|  | Une offre interterritoriale pour ancrer l'activités des entreprises du Grand Amiénois       |  | Renforcer le maillage actuel                  |
|  | Une offre de proximité pour le développement de l'artisanat et de la petite industrie       |  | Conforter la vocation du pôle                 |
|   |   |  | Stabiliser le développement du pôle           |

#### 1.3.3 Contexte socio-économique local

Globalement, les communes concernées par la zone d'étude (Amiens, Beauval, Doullens) connaissent une évolution positive et progressive de leur parc de logements. Face au phénomène de décohabitation, les 3 communes ont un nombre moyen d'occupant par résidence principale, respectivement de (2 ; 2.5 ; 2.2) comparable à celui du département, 2.3 en moyenne. Les résidences secondaires sont peu représentées, avec respectivement 1.9%, 2% et 1.5%. La part des logements vacants oscille entre 8.3% (Amiens), 8.7% (Beauval) et 9.6% (Doullens), en sachant que le taux idéal pour permettre le parcours résidentiel des habitants est de 6%.

Les taux d'activités sont compris entre 57.9% pour Beauval, 51.5% pour Amiens et 49% pour Doullens. Quant au taux de chômage, il oscille entre 17.6% pour Doullens, 13.5% pour Beauval et 13.2 % pour Amiens.

En 2016, le nombre d'emplois sur les 3 communes est en légère baisse et ne suit pas forcément la tendance observée pour le taux d'activité. Seule la commune de Doullens présente une augmentation du taux d'activité.

Le taux d'emploi (rapport du nombre d'emplois/population active totale) est respectivement de 0.30 pour Beauval, 1.645 pour Amiens, et de 1.826 pour Doullens. Un taux supérieur à 1 indique que la commune offre plus d'emplois qu'elle n'a d'actifs résidents, ce qui n'est le cas pour 2 des communes étudiées.

En 2016, 74.9% des actifs ayant un emploi sur Amiens travaillaient dans leur commune de résidence. Il s'agit du taux le plus important. Pour les autres communes ce taux oscille entre 18.2% pour Beauval et 54.9% pour Doullens. Les migrations domicile-travail sont donc assez importantes sur le secteur.

De manière générale, les zones d'activités existantes se situent sur les communes urbaines d'Amiens et Doullens.

#### 1.3.4 Les projets autour du territoire concerné

Aucun projet autour du territoire compris entre Doullens et Amiens le long de la RN25 n'est recensé sur le site de la MRAE pour l'année 2020.

### 1.4 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

#### 1.4.1 Le SRADDET

##### Les projets d'intérêt général et opérations d'intérêt national

A l'échelle régionale ou interdépartementale les projets d'intérêt national recensés dans le SRADDET sont:

- Le canal Seine Nord Europe ;
- Le projet CAP 2020 du grand port maritime de Dunkerque qui a pour objet l'extension des capacités portuaires, notamment en termes de trafic conteneurs ;
- Le projet d'autoroute ferroviaire "Atlantique" entre la France et l'Espagne ;
- PIG Métaeurop Nord.

##### Les Projets de localisation des grands équipements, infrastructures et activités économiques importantes

- Les 4 plateformes multimodales accompagnant la création du canal Seine Nord Europe : Cambrai-Marquion, Péronne, Nesle et Noyon (Longueil Sainte-Marie) ;
- Le projet Calais port 2015 dont la 1ère pierre a été posée le 26 septembre 2016 : s'inscrivant dans une logique d'interconnexion et d'intermodalité avec les autres infrastructures, son objectif est d'adapter le port de Calais à l'augmentation de la taille des ferries, à éviter la saturation du port face à l'augmentation du trafic transmanche, à développer l'intermodalité et à répondre aux nouvelles normes environnementales internationales ;
- La mise à grand gabarit de l'Oise (MAGEO) : le projet MAGEO consiste en la mise au gabarit européen Vb de la rivière Oise entre Creil et Compiègne. MAGEO constitue le débouché sud du futur Canal Seine-Nord Europe, maillon de la liaison Seine-Escaut ;
- Le projet "Roissy-Picardie" : le projet consiste à créer au nord de Roissy une ligne nouvelle de jonction de 7 km entre la ligne classique Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse qui dessert la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV.

##### Autres projets de l'État en cours d'élaboration ou existants

Le SRADDET rappelle que tous les projets et opérations de renouvellement figurant dans les contrats de plan État Région de Picardie et du Nord Pas-de-Calais sont à prendre en compte. Ainsi que pour les projets liés aux infrastructures (ferroviaires, fluviales et routières, les opérations inscrites aux contrats de plan État-région 2015-2020, notamment: la modernisation du nœud ferroviaire de Creil et l'amélioration de la Liaison Lille-Sambre-Avesnois, les opérations relatives aux réseaux routiers (le doublement de la RN2, **l'aménagement de la RN25** et de la RN17, l'aménagement de l'A25, le Contournement Sud Est de Lille), et la remise en navigation du canal Condé Pommeroeul et de la Sambre à l'Oise. Peut également être prise en considération, notamment, la mise en

accessibilité des gares. Cette dernière action s'inscrit dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité des services – agenda d'accessibilité programmée.

#### 1.4.2 Contrat de Plan État – Région Picardie 2015-2020

Le contrat de plan État – Région poursuit 5 objectifs :

##### **1. L'amélioration des liaisons Picardie Île-de-France**

D'une part, la liaison Roissy-Picardie permettra de fournir une liaison de qualité au pôle de Roissy pour l'ensemble de la Picardie et d'améliorer la connexion au réseau LGV. D'autre part, sur le réseau existant, les aménagements de plan de voie de la gare de Creil permettront d'améliorer les problèmes de circulation constatés sur le Y picard, d'accueillir les nouvelles circulations de Roissy Picardie et d'améliorer le niveau de service du nœud principal du réseau. À long terme, la gare du Nord, d'ores et déjà saturée, ne pourra constituer l'unique point d'entrée à l'agglomération parisienne. Outre Roissy-Picardie qui constituera un deuxième point d'entrée, il est donc nécessaire d'étudier des points de connexion alternatifs à l'horizon du Grand Paris Express, pour l'Aisne comme pour l'ouest de la Picardie. C'est vraisemblablement par ce biais que les possibilités d'accès à l'Île-de-France pourront être durablement et sensiblement améliorées. La poursuite du programme d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN2 au sud de Soissons sert aussi cet objectif d'amélioration des liaisons interrégionales, en particulier pour les déviations de Gondreville, Vaumoise et Péroy-les-Gombries.

##### **2. Améliorer les liaisons Picardie - Nord-Pas-de-Calais**

Les opérations du contrat de plan permettent d'améliorer les liaisons entre les territoires de Picardie et du Nord-Pas de Calais : – au niveau ferroviaire, grâce à l'électrification de la section Amiens-Rang du Fliers et aux études qui seront menées pour augmenter les performances des lignes connectant les deux territoires – au niveau routier, via l'aménagement de la **RN25** – au niveau fluvial, notamment avec le projet de réouverture à la navigation du canal de la Sambre à l'Oise.

##### **3. Améliorer l'accès ferroviaire et routier aux pôles urbains régionaux**

En conformité avec la directive régionale d'aménagement « Quartiers de gare », le réaménagement de la gare de Creil, au sein d'une démarche urbaine plus large, redonnera à la principale gare de correspondance du réseau un niveau de service cohérent avec son rôle. Les travaux en gare de Compiègne procèdent de la même démarche, qui vise à faciliter l'accessibilité, à régler des problèmes d'exploitation ferroviaire, à améliorer l'accueil des usagers en gare et plus largement à renforcer l'attractivité des quartiers de gare, afin de promouvoir un urbanisme orienté vers le rail. Par ces travaux, les autorités organisatrices se fixent un objectif ambitieux d'amélioration du service à l'utilisateur. L'aménagement de l'échangeur RN 25 améliorera l'accès à la capitale régionale.

##### **4. Développer le transport de fret par modes fluviaux et ferroviaires**

Le canal Seine-Nord permettra le développement d'activités logistiques en Picardie. Sans attendre sa mise en service, il s'agit dès à présent d'améliorer le niveau de service sur le réseau fluvial existant, notamment sur l'Oise à l'aval de Compiègne, et de poursuivre les études d'infrastructures, notamment du projet MAGEO, afin de disposer d'un itinéraire cohérent en gabarit à l'ouverture du nouveau tronçon. En parallèle, le transport fluvial à petit gabarit, par lequel transite aujourd'hui une part importante des flux de marchandises, doit être soutenu par des actions ciblées de rénovation du réseau, telles le canal de la Sambre, et des actions de promotion du transport fluvial. Contrat de Plan État – Région Picardie 2015-2020 : page 11/152 Par ailleurs, l'électrification de la ligne ferroviaire Amiens-Rang-du-Fliers permettra à terme de fournir des itinéraires fret alternatifs aux flux provenant du Nord de l'Europe.

##### **5. Sécurité routière, décongestion et désenclavement**

Les opérations routières prioritaires de ce contrat de plan répondent aux enjeux de sécurité, de réduction de la congestion chronique, et de désenclavement des territoires. À ce titre, l'aménagement de la RN2 est identifié comme prioritaire au sud de Soissons ainsi que les études sur la **RN25 Amiens-Arras**, sur la RN2 au nord de Laon et sur la RD31 de part et d'autre de l'autoroute A1 à Compiègne afin d'obtenir une vision des aménagements à programmer à moyen et long termes.

Sur la période 2015-2020 et au regard des éléments de diagnostic et enjeux évoqués préalablement, le volet mobilité du CPER est concentré sur les 3 objectifs stratégiques suivants :

- Objectif stratégique sur les infrastructures routières
- Objectif stratégique sur les infrastructures ferroviaires
- Objectif stratégique sur les infrastructures fluviales

Ces objectifs viennent en complément d'opérations structurantes hors CPER, telles que la liaison ferroviaire Picardie-Roissy et le Canal Seine Nord Europe. Un certain nombre de projets et de programmes identifiés pour atteindre ces objectifs afin de renforcer une approche de mobilité durable à l'échelle de la nouvelle Région Nord-Pas-de-Calais Picardie, en particulier :

- au niveau ferroviaire, l'électrification de la section Amiens-Rang du Fliers et les études qui seront menées pour augmenter les performances des lignes connectant les deux territoires ;
- au niveau fluvial, le canal Seine Nord Europe et la mise en gabarit de l'Oise aval (MAGEO), la remise en navigation du canal de la Sambre à l'Oise ;
- au niveau routier, **des opérations d'aménagement sur la RN 25**, ainsi que sur la RN2, côté Picardie, complémentaires à celles sur la RN17, côté Nord-Pas-de-Calais.

#### 1.4.3 Les projets routiers de la zone d'étude

A l'échelle départementale et/ou communale, on peut citer :

##### **Echangeur nord d'Amiens entre la RN25 et la RN1**

Il s'agit de la requalification de l'échangeur nord d'Amiens entre la RN25 et la RN1 sur les communes d'Amiens et de Poulainville.

L'échangeur actuel de type trèfle est remanié pour être transformé en échangeur de type demi-trèfle présentant 4 nouvelles bretelles d'échanges entre la RN25 et la RN1, et reliées à la RN25 par 2 carrefours giratoires.

Les nouvelles bretelles réutiliseront en partie les anciennes bretelles et seront en partie implantées sur les délaissés routiers boisés existants au centre de l'échangeur existant.

Les anciennes bretelles de l'échangeur non réutilisées seront démolies.

L'assainissement des voies routières sera remis aux normes.

Déboisement et défrichage de 1,5 Ha de bernes routières et îlots centraux de l'échangeur, peuplés de boisement neutrophile calcicole planté ou de recolonisation (frêne, charme, houx, prunier, viorne lantana, rosier pimprenelle). Ces boisements avaient été plantés par l'Etat lors de la construction de l'échangeur en 1987.

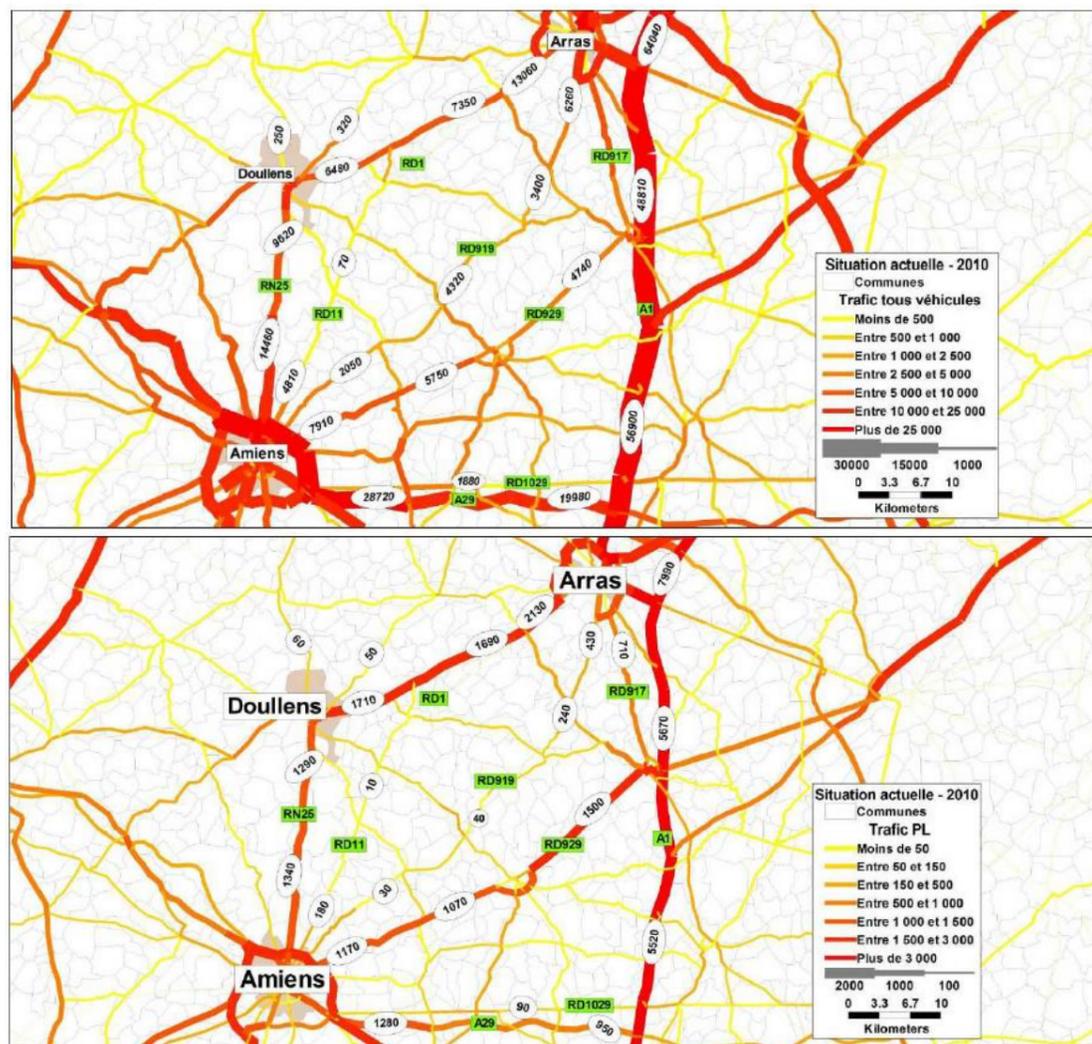
Le projet de requalification de l'échangeur s'inscrit dans les emprises de l'échangeur existant et permettra de libérer de l'ordre de 5ha d'emprises actuelles. Les espaces libérés seront soit reboisés dans le cadre des aménagements paysagers soit restitués au monde agricole.

## 1.5 TRAFIC GLOBAL DE LA RN25

### 1.5.1 Flux et fonctionnement

La première phase « Diagnostic » de l'étude des flux et des fonctions montre que :

- La RN25 constitue l'axe routier principal de la liaison entre Amiens et Arras, en supportant l'essentiel du trafic routier VL (véhicule léger) et PL (poids lourd),
- Le trafic stagne (VL et PL) et se concentre aux entrées des grandes agglomérations aux heures de pointe : 13 000 veh/j à l'entrée d'Amiens et d'Arras, environ 8 000 veh/j à Doullens, dont 900 PL/j entre Amiens et Doullens et entre 1 500 et 3 000 PL/j entre Doullens et Arras.
- Le trafic PL, qui est essentiellement en transit, représente 10% à 20% des flux de trafic sur la RN25,
- Attractivité des pôles d'Amiens et d'Arras pour le motif domicile-travail,
- La RN25 assure une fonction principale de desserte locale pour les déplacements domicile-travail,
- La voiture est utilisée majoritairement pour les déplacements personnels et les déplacements de courte distance,
- Les scolaires, réputés captifs des Transports en Commun (TC) constituent l'essentiel de la demande en TC. De plus, l'offre TC est très faible, il y a donc un potentiel de développement de l'offre très important.



### 1.5.2 Problématiques de circulation et accidentologie

L'étude de diagnostic a relevé de nombreuses problématiques notamment :

- De nombreux accidents mortels sont liés aux **obstacles latéraux non protégés** (13 km d'obstacles à isoler entre Doullens et Arras).
- Certains carrefours offrent **une mauvaise visibilité**
- Entre Doullens et Arras, il y a des zones où il est impossible de dépasser avec des pertes de visibilité.
- Un nombre important de **véhicules lents** ( $V < 70$  km/h) liés à l'activité agricole circule sur la RN25.
- L'absence de possibilité de dépassement d'un véhicule lent peut provoquer des manœuvres dangereuses.
- La **sécurité des entrées des villages et de leurs traversées** doit être aussi prise en compte.

Concernant la fluidité, le problème n°1 de la RN 25 réside dans les difficultés de **dépassement des véhicules agricoles  $V < 70$  km/h**.

Le profil en long avec ses creux et ses bosses, et la circulation, ne permettent pas un dépassement aisé. Or les véhicules agricoles sont très nombreux dans les périodes de récoltes. On compte 2 coopératives agricoles le long de la RN 25.

Par ailleurs, la RN 25 a un important linéaire de traversées de villages entre Amiens et Doullens, dont la traversée de Beauval est la plus longue.

### 1.6 RESUME DE L'ETUDE DE DEPLACEMENT SPECIFIQUE A LA SECTION CONCERNEE PAR LE PROJET

Les éléments de trafic sont issus de la campagne de comptage qui a été réalisée la semaine du 25 au 30 juin 2018 avec la pose de compteurs automatiques sur chaque voie (RN25, RD31, Rue du Rosel) (distinction VL/PL/TC/2R et relevé de vitesse) et la réalisation de comptages directionnels au droit des carrefours (mardi 26 et jeudi 28 juin).

#### RN25

La campagne de comptage réalisée sur la RN25 a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

- dans le sens Doullens-Amiens : le trafic moyen journalier ouvré est de 4136 véhicules/jour dont 766 PL/jour (18,5%)
- dans le sens Amiens-Doullens : le trafic moyen journalier ouvré est de 4443 véhicules/jour dont 859 PL/jour (19,3%)

Soit un trafic moyen journalier ouvré en 2 sens confondus de 8579 véhicules/jour dont 1625 PL (18,9%).

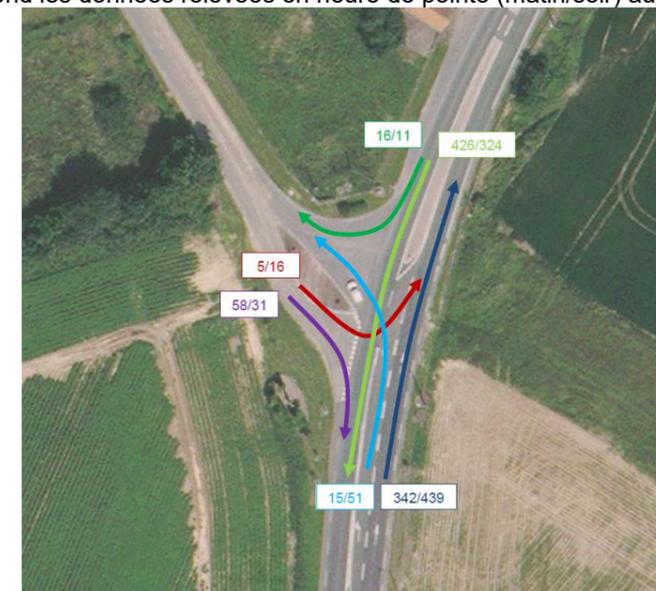
A noter que les trafics relevés en 2011 étaient de 8873 véhicules/jour dont 1525 PL (17,2%), soit une baisse moyenne de 0,5% par an.

#### Entrée Sud de Beauval

La campagne de comptage a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

- l'heure de pointe du matin se situe entre 7h30 et 8h30 avec 862 uvp/h au droit du carrefour le 28 juin,
- l'heure de pointe du soir se situe entre 16h30 et 17h30 avec 872 uvp/h au droit du carrefour le 28 juin,
- un trafic tournant-à-gauche depuis la RN25 vers la rue du Rosel autour de 400 uvp/j (406 pour le mardi et 381 pour le jeudi),

L'illustration suivante reprend les données relevées en heure de pointe (matin/soir) au niveau du carrefour :



Le calcul de capacité réalisé avec la méthode du créneau critique, sur la base des comptages directionnels du 28 juin 2018, aux heures de pointe du matin et du soir, **indique un bon fonctionnement du carrefour en T** avec voie spéciale de tourne-à-gauche :

- Les calculs de capacités sur les mouvements contraints (non prioritaires) de ce mode de gestion du carrefour font état de capacités théoriques sur la rue du Rosel de :
  - heure de pointe du matin : 360 uvp/h pour une demande de 63 uvp/h,
  - heure de pointe du soir : 350 uvp/h pour une demande de 47 uvp/h.
- Les temps moyens d'attente et remontées de files :
  - temps moyen d'attente : 12 secondes sur la rue du Rosel et 7 secondes sur la voie de tourne-à-gauche,
  - remontées de files maximales : 5 véhicules, soit 25 mètres, sur la rue du Rosel et sur la voie de tourne-à-gauche.

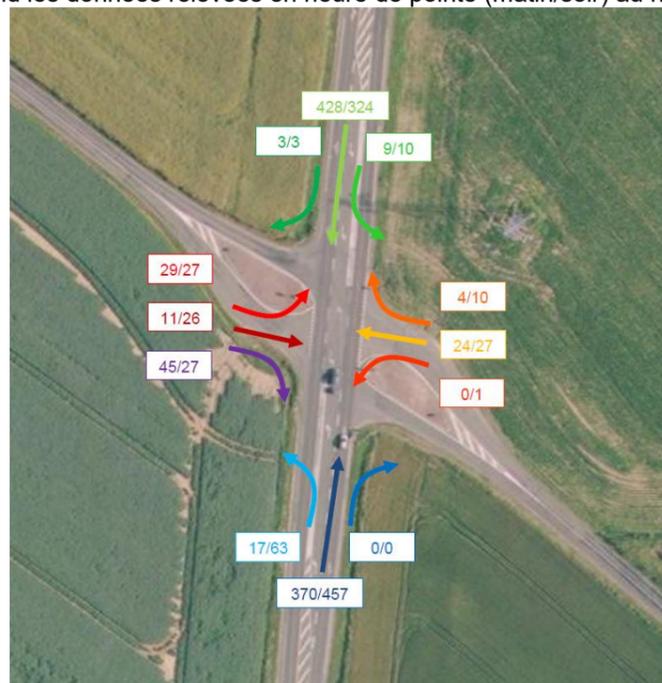
\* unité de véhicule particulier (U.V.P.)

**Carrefour RN25-RD31**

La campagne de comptage a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

- l'heure de pointe du matin se situe entre 8h et 9h avec 472 uvp/h au droit du carrefour le 28 juin,
- l'heure de pointe du soir se situe entre 17h et 18h avec 600 uvp/h au droit du carrefour le 28 juin,
- un trafic tournant à gauche depuis la RN25 vers la RD31 Ouest autour de 400 uvp/j (423 uvp/j pour le mardi et 382 uvp/j pour le jeudi),
- un trafic tournant à gauche depuis la RN25 vers la RD31 Est autour de 100 uvp/j (81 uvp/j pour le mardi et 108 uvp/j pour le jeudi).

L'illustration suivante reprend les données relevées en heure de pointe (matin/soir) au niveau du carrefour :



Le calcul de capacité réalisé avec la méthode du créneau critique, sur la base des comptages directionnels du 28 juin 2018, aux heures de points du matin et du soir, indique un bon fonctionnement du carrefour en T avec voie spéciale de tourne-à-gauche :

- Les calculs de capacités sur les mouvements contraints (non prioritaires) de ce mode de gestion du carrefour font état de capacités théoriques sur la RD31 de :
  - heure de pointe du matin : 350 uvp/h pour une demande de 85 uvp/h,
  - heure de pointe du soir : 340 uvp/h pour une demande de 80 uvp/h.
- Les temps moyens d'attente et remontées de files :
  - temps moyen d'attente : 14 secondes sur la RD31 et 7 secondes sur les voies de tourne-à-gauche de la RN25,
  - remontées de files maximales : 5 véhicules, soit 25 mètres, sur la RD31 et sur les voies de tourne-à-gauche de la RN25.

Les longueurs de voies dédiées aux mouvements en tourne-à-gauche sur la RN25 présentant une longueur de 45 mètres, **le carrefour est correctement dimensionné.**

**Accidentologie sur la section concernée par le projet**

La RN25 au sud de Beauval présente un tracé rectiligne et 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.

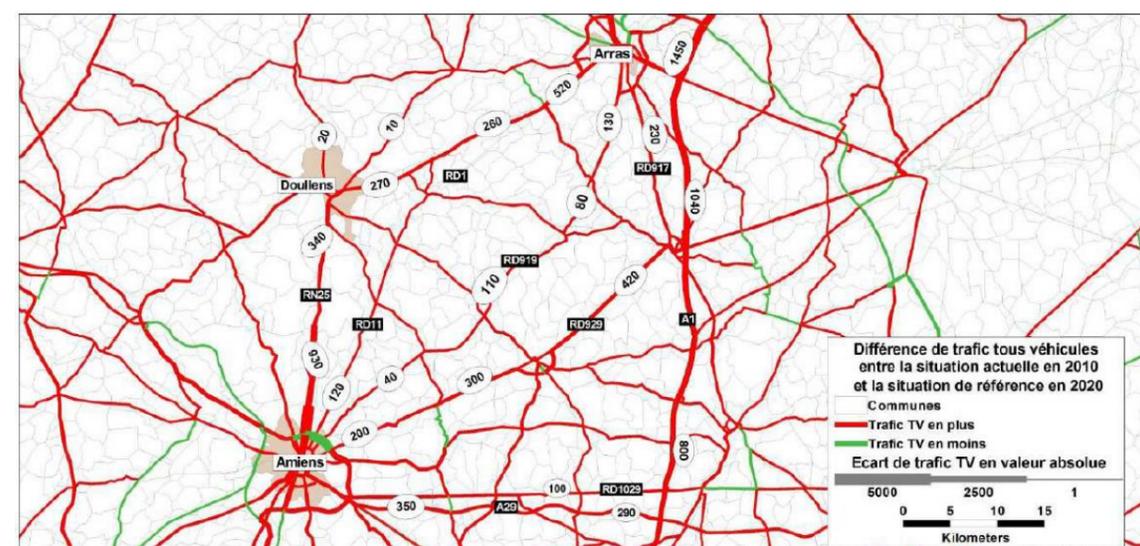
Sur la période 2006-2015, il a été relevé trois collisions frontales faisant 1 tué et 5 blessés dont 4 blessés graves ; ces accidents survenant hors agglomération et hors intersection.

**2 DESCRIPTION DU SCENARIO DE REFERENCE**

Le scénario de référence est, en synthèse, constitué de l'ensemble des hypothèses d'évolution les plus plausibles sur la durée de projection de l'évaluation et non maîtrisées par le maître d'ouvrage du projet (exogène au projet). Il s'agit principalement du contexte économique, social et environnemental et des aménagements qui verront le jour (réseaux de transport, localisation des habitats et des activités) et qui sont susceptibles d'agir sur la demande.

La seconde phase « Perspectives » de l'étude de diagnostic de la RN25 a consisté à évaluer les évolutions futures des flux et des trafics :

- En fonction des projets d'urbanisme (recensement effectué par les DDTM 62 et 80) : évaluation de l'évolution de la demande à près de 3 000 habitants et 1 400 emplois supplémentaires sur la zone d'étude en 2020 ;
- Evolution du trafic en 2020 évaluée à + 730 Veh/j à l'entrée d'Amiens et + 360 veh/j à l'entrée d'Arras ;
- La perspective de l'écotaxe PL (aujourd'hui abandonnée) sur les RN25 et RD 929 aurait pu réduire d'environ 30 % la part de trafic PL en transit sur la RN25 : -240 PL/j entre Amiens et Doullens et entre - 500 et -900 PL/j entre Doullens et Arras.



**A l'horizon 2025, avec le développement économique du secteur, le maintien de la configuration actuelle serait pénalisant. En effet, l'augmentation du trafic accentuerait les problématiques de circulation de cette infrastructure routière.**

### 3 FORMALISATION DES OBJECTIFS DU PROJET

La RN25 constitue l'axe routier principal de la liaison entre Amiens et Arras, en supportant l'essentiel du trafic routier VL et PL, il est emprunté une fois sur deux pour réaliser ce déplacement.

La RN25 apparaît être en effet l'itinéraire le plus rapide et le moins coûteux.

Cependant, le trafic évolue très peu depuis ces dernières années et se concentre aux entrées des grandes agglomérations aux heures de pointe.

La RN25 assure une fonction principale de desserte locale pour les déplacements domicile-travail. Amiens et Arras représentent des bassins d'emplois régionaux importants.

La voiture est utilisée majoritairement pour les déplacements personnels et les déplacements de courte distance.

Le trafic PL est essentiellement en transit, il représente 10% des flux de trafic sur la RN25. Un tiers des PL circulant sur la RN25 ne transportent aucune marchandise.

Le transport lié à l'activité agricole ne représente que 10% des flux.

Concernant les convois exceptionnels, relativement nombreux sur la RN25, parcourent essentiellement des longues distances, il s'agit donc là aussi de flux en transit principalement.

Il n'existe pas d'offre en transports collectifs routiers entre Amiens et Arras. La seule desserte proposée se situe sur l'axe Amiens – Doullens, mais elle reste faible.

La ligne est essentiellement utilisée pour effectuer des déplacements de courte distance, avec une part de marché par rapport à la voiture qui ne dépasse pas 4%.

L'offre ferroviaire est relativement bonne, elle représente une alternative à la RN25 puisqu'elle relie Amiens à Arras.

La ligne TER Paris-Amiens-Lille est davantage utilisée que l'autocar.

Les scolaires, réputés captifs des transports en commun constituent l'essentiel de la demande en TC.

L'offre en transports collectifs ne peut que se développer, une meilleure offre (fréquences, fiabilité des temps de parcours...) augmenterait l'attractivité de ces modes pour les déplacements quotidiens.

En conclusion, la configuration actuelle de la RN 25 et ses différents carrefours dans le secteur ne répond plus aux besoins actuels et futurs, la capacité des infrastructures étant insuffisante pour écouler le trafic dans de bonnes conditions de fluidité et de sécurité.

#### 3.1.1 Objectifs du programme d'aménagement global de la RN25

**L'opération de création d'un créneau de dépassement entre Beauval et la RD31 s'inscrit dans un programme global d'aménagement de la RN25 dont les objectifs sont les suivants**

#### 3.1.2 Améliorer la sécurité routière

L'objectif principal de l'opération est d'améliorer la sécurité routière et en particulier :

- Traiter les obstacles latéraux
- Résorber les problèmes de visibilité dans les carrefours
- Sécuriser les manœuvres en tourne à gauche
- Eviter les insertions sauvages de véhicule agricoles
- Traiter les problèmes de vitesse excessive
- Aménager les entrées et les traversées d'agglomération

#### 3.1.3 Améliorer la fluidité du trafic

Le second objectif de l'opération est d'améliorer la fluidité:

**Écouler un trafic varié en heure creuse et en heure de pointe**

- Véhicules Légers (majoritairement du trafic local, forte proportion de domicile/travail)
- Poids Lourds en transit essentiellement
- Véhicules lents (10% des PL sont concernés par l'activité agricole)
- Vélo
- Bus

#### Fluidifier le trafic

- Faciliter le dépassement des véhicules à V < 70 km/h (problème n°1 concernant la fluidité sur cet itinéraire, sur toute la longueur, voir l'accès aux coopératives agricoles de Beauval et Poulainville, en période de récoltes)
- Eviter la congestion au niveau des giratoires
- Eviter la congestion en cas d'accident (absence d'itinéraire de substitution, pas de BAU)

#### 3.1.4 Améliorer l'Environnement et Cadre de Vie

- Améliorer le cadre de vie des riverains en traversée d'agglomération
- Réduire l'impact de l'infrastructure sur l'environnement : mise aux normes de l'assainissement au droit des secteurs sensibles
- Requalifier l'entrée nord d'Amiens : pour remédier au problème de connexion entre la RN 25 et l'Avenue de l'Europe. L'image de l'entrée de la ville est beaucoup trop "autoroutière". Il est impossible de circuler en vélo dans cet espace.

### 3.2 OBJECTIFS SPECIFIQUES AU PROJET

Les objectifs de l'aménagement du créneau de dépassement consistent donc à :

- **Améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers ;**
- **Assurer l'écoulement des trafics.**

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 engagée par le CD80.

## 4 DESCRIPTION DE L'OPTION DE REFERENCE ET OPTION DE PROJET

La variante de référence est l'état actuel du site.

## 5 DESCRIPTION DES OPTIONS DU PROJET

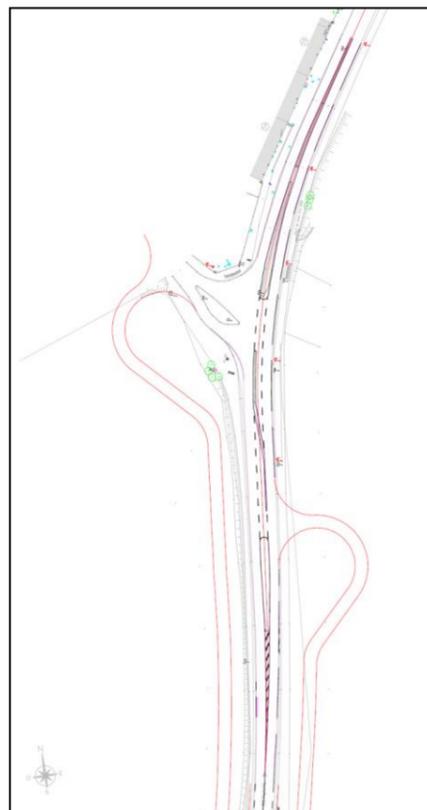
Dans le cadre des études préliminaires de l'opération, deux variantes ont été étudiées au niveau de l'entrée Sud de Beauval :

- réaménagement du carrefour en T en carrefour 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.

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.



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 serait ainsi aménagé en baïonnette avec une distance entre axe d'environ 106 m, suivant les recommandations du guide ACIRP (distance entre axe entre 90 et 150m).

La configuration en baïonnette, par rapport à un carrefour giratoire, présente l'avantage de faciliter la continuité de la liaison des routes secondaires. Par rapport à un carrefour en croix, cette configuration présente l'avantage d'une traversée en deux temps, le premier mouvement correspond à un tourne-à-droite qui est généralement sûr, le second à un mouvement de tourne-à-gauche protégé par un aménagement central.

Le trafic sur la RN25 n'est pas pénalisé par la continuité de la voie. Les véhicules en lien avec les voies secondaires utiliseront les voies spécifiques de tourne-à-gauche et ne gêneront pas les usagers de la RN25.

De plus, le carrefour présente un bon niveau de fonctionnement, permettant d'assurer l'écoulement du trafic.

Enfin, la configuration prévue s'inscrit dans la continuité de l'existant. L'importance des travaux, la gêne en phase chantier ainsi que l'emprise nécessaire pour l'aménagement sont réduites.

## **PARTIE 2 : ANALYSE DES EFFETS DU PROJET**

---

# 1 ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DES EFFETS

## 1.1 EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES

Une part très importante des actifs du territoire, en quête de logements plus grands et abordables, vivent en périphérie et se rendent à Amiens pour travailler, comme en témoigne l'analyse des migrations alternantes, toutes centrées sur Amiens et ses quelques communes limitrophes.

### ❖ Organisation territoriale

La RN25 permet le lien entre :

- la zone urbaine et dense de l'agglomération amiénoise où se concentrent les emplois, services et activités de l'agglomération, ainsi qu'une population relativement jeune ;
- une zone rurale, au caractère plus résidentiel, où la population est plus âgée et l'habitat plus parsemé, caractéristique de la région Picarde.

### ❖ Trafic routier et sécurité

L'opération d'aménagement du créneau de dépassement permettra de sécuriser les déplacements à l'échelle départementale, notamment pour les liens entre les bassins actifs de Doullens et d'Amiens.

L'ensemble du projet est soumis à des procédures de contrôle (bureau d'études, contrôle extérieur, audit sécurité routière). L'aménagement de voies agricoles latérales à la RN25 est comparable à l'aménagement de la RD934 entre Amiens et Roye.

### ❖ Agriculture

Les effets du projet sur l'activité agricole sont principalement générés par la création des chemins agricoles nécessaires à la mise en sécurité de la RN25.

Les effets du projet sur l'activité agricole sont principalement générés par la création des chemins agricoles latéraux nécessaires à la mise en sécurité de la RN25. Ces aménagements vont nécessiter la suppression de 2.6 ha de surfaces agricoles.

L'accès aux parcelles des exploitants concernés sera perturbé durant la phase travaux.

L'emprise du projet sur les terres agricoles étant inférieure à 5 ha et le projet n'étant pas soumis à étude d'impact systématique l'étude préalable agricole étudiant les impacts économiques de la filière agricole n'est pas requise.

### Mesures de réduction :

- Les accès agricoles seront rétablis par la création de chemins agricoles latéraux à la RN25 connectés au carrefour existant avec la RD31 et au carrefour d'entrée Sud de Beauval
- Les chemins agricoles seront créés au plus proche de la route afin de limiter leur emprise sur les terres agricoles et les lignes discontinues permettront aux véhicules agricoles de franchir les zébras au niveau du carrefour.
- Les rayons de girations ont été dimensionnés pour des convois agricoles.
- Afin de permettre l'ajustement du calendrier des cultures et des assolements, les emprises seront matérialisées le plus tôt possible par un piquetage provisoire dès que les acquisitions foncières auront été actées.

La concertation sera poursuivie à l'issue de l'enquête publique pour préciser le calendrier des travaux, afin notamment de préciser la gestion des problèmes de circulation et d'accessibilité aux parcelles agricoles pendant et après les travaux.

## 1.2 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

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.

### ❖ Eau

L'étude hydraulique engagée par la communauté de communes du territoire Nord-Picardie en collaboration de SOMEA, sur le bassin versant de la Gézaincourtoise sera prise en compte dans le dossier loi sur l'eau qui sera réalisé après le dossier d'enquête d'utilité publique.

De plus, l'aménagement de la RN25 améliorera la situation actuelle par la création d'un système assainissement permettant de stocker et de traiter les eaux pluviales de la route tout en tenant compte du fonctionnement du bassin versant naturel.

**Les périmètres de protection de captage sont éloignés de l'emprise projet et seront pris en compte dans le dossier Loi sur l'Eau**

### ❖ Biodiversité

Une étude de zones humides a été réalisée par le bureau d'étude Ecothème en 2015. **Aucune zone humide n'a été identifiée dans la zone projet.**

Une étude de Bioévaluation ainsi qu'une étude d'incidence Natura 2000 ont été menées dans le cadre du projet de requalification de la RN25 entre Talmas (80) et L'Arbret (62) en 2015 par le bureau d'étude Ecothème. Ce projet inclut la zone du créneau de dépassement ainsi qu'une étude de bioévaluation spécifique entre le lieu dit le Vert Galant et Beauval.

**Ces trois études ont permis d'évaluer les incidences et l'étude de bio-évaluation et préconiser des mesures ERC qui ont été intégrées dans le projet.**

**L'évaluation des incidences de ces études sont les suivantes :**

- ➔ l'impact sur la flore sera nul à faible ;
- ➔ les niveaux d'impacts seront globalement faibles à négligeables sur les espèces animales à l'échelle des aménagements qui seront réalisés ;
- ➔ le projet ne remettra pas en cause l'état de conservation des espèces protégées aux échelles locale et régionale ;
- ➔ Absence d'incidences notables sur les habitats et les espèces inscrits aux formulaires standards de données (FSD) et/ou DOCOB du ou des sites Natura 2000 concernés au regard sa localisation et de l'absence de rejets particuliers.

Le dossier a été soumis à examen au cas par cas avec avis de l'AE ayant conclu que le dossier n'est pas soumis à évaluation environnementale.

L'étude de bioévaluation réalisée par le bureau d'étude Ecothème en 2015 indique « qu'au regard des niveaux d'impact évalués précédemment et de leur localisation au sein de la zone d'étude, **aucune mesure d'évitement n'est à mettre en œuvre dans le cadre de ce projet.** En effet, les principaux enjeux écologiques se situent tous en dehors de la zone d'emprise du projet de requalification. De plus, au regard des mesures de réduction des impacts du projet de requalification de la RN25, **aucuns impacts négatifs résiduels significatifs ne sont constatés.** Aucune mesure compensatoire, n'est donc à envisager. »

Toutefois, le projet s'inscrit 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

**Les mesures d'accompagnement proposées dans l'étude de bioévaluation sont les suivantes :**

- Récolter les graines des stations de Bromus arvensis impacté par le projet de requalification de la RN25. Cette opération, comprend le travail de récolte ainsi que l'envoi des graines au Conservatoire Botanique National de Bailleul, sera prévue préalablement au démarrage du chantier en juillet -août;
- Gérer de façon différenciée l'ensemble du secteur qui aura subi les travaux de requalification et de manière plus large, l'ensemble du linéaire d'étude de la RN25 (cf. Fiche « Gestion différenciée des bords de route » en annexe 8). La gestion différenciée sera prévue en concertation avec l'exploitant.
- Mettre en place les mesures visant à limiter la fragmentation (cf. § 6.5). Il faudra par ailleurs veiller à planter des haies sur les bordures des chemins créés ou renforcés (cf. Fiche « Planter et gérer les haies » en annexe 7). La plantation des haies est intégrée au projet.

## 2 CALCUL DES INDICATEURS MONETARISES

### 2.1 LES DONNEES D'ENTREE

Pour rappel TMJO enregistré dans le sens Doullens-Amiens en 2018 : 4136 véhicules /jour dont 766 PL/jour.  
Le Trafic Moyen Journalier Annuel est calculé selon la formule suivante  $TMJA = TMJO * 0,75$

		TMJO en Veh/j	TMJA veh/ j
RN25-sens Doullens-Amiens :	VL	4136	3102
PL	PL	766	575

	Nb jours ouverts	
VL	365	
PL	313	suppression 52 dimanche

#### TRAFIC

DOULLENS-AMIENS

#### ACTUELLEMENT

	2020			
	Total TMJA	VL	PL	soit en UVP/j*
Trafic voie actuelle	3102	2528	575	3677
Trafic voie actuelle réaménagée				

% PL	19
------	----

#### Mise en service

	2023			
	Total TMJA	VL	PL	soit en UVP/j*
Trafic voie actuelle réaménagée	3193	2603	590	3783
Trafic voie actuelle réaménagée	3193	2603	590	3783

Taux annuel accroissement de 1 % pour VL et 0,9 % pour PL

% PL	18,48
------	-------

#### Scenarion fil de l'eau (prendre année de mise en service sans projet)

	2023			
	Total TMJA	VL	PL	soit en UVP/j*
Trafic voie actuelle	3193	2603	590	3783
Trafic voie actuelle réaménagée				

% PL	18,5
------	------

\*Conversion en UVP (Unité de Véhicule Particulier):

1 VL =	1 UVP
1 PL/Bus =	2 UVP
1 deux roues =	0,3 UVP

#### CARACTERISTIQUES VOIRIE

	Linéaire en km	Vitesse km/h		
Voie actuelle	1,744	80	80	80
Scenario fil de l'eau	1,744	80	80	80
Voie créée	1,75	90		

	Nb giratoire	Nb feu
Voie actuelle	0	0
Scenario fil de l'eau	0	0
Voie créée	0	0

#### Accidentologie

Distance en km	1,744
Nb accidents	10
Nb tué	5
Nb blessé non hospitalisé	10
Nb blessé hospitalisé	8

De 1994 à 2018  
Etalé sur 24 ans

### 2.2 ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS

#### Avantages lié au gain de temps

2023	Trafic	Temps de parcours t (min)	Temps de parcours avec projet (min)	Différence min	Différence en h	Valeur monétaire indexée €/h/uvp 2023	Nb jours/an	TOTAL €/an
Trajet via la voie réaménagée	3783	1,31	1,16	-0,148	-0,002	9,4*	365	-32 019**
Différence état actuel - état futur								-32 019

\*\* Valeur moyenne pour tous les déplacements (lorsqu'on ne dispose pas du détail des trafics par motifs)/tous motifs en 2023

\*\* Formule appliquée : Trafic\*différence en h\*valeur monétaire indexée\*nombre de jour.

**Coûts liés à la sécurité**

Dans le cadre du projet, les effets sur la sécurité routière sont liés à la fluidification du trafic sur le créneau de dépassement et la baisse du nombre d'accident

Les taux d'accidents corporels et de tués/blessés par type de voie sont pris conformément aux fiches outils.

**Taux d'insécurité routière (données 2014): En interurbain**

Route	Nombre d'accidents pour 10 <sup>8</sup> véh.km	Tués pour 100 accidents	Blessés graves pour 100 accidents	Blessés légers pour 100 accidents
2 voies, 3 voies/9m 3 voies/10.5m, 4 voies/14m	4,77	26,91	89,33	25,95
route express	1,86	17,36	71	51,42

	type de trajet	Nb d'accidents pour 10 <sup>8</sup> véh.km	Nb accidents / an sur le linéaire	Tués pour 100 accidents	Blessés graves pour 100 accidents	Blessés légers pour 100 accidents
Voie actuelle 2020	2 voies	17,80***	0,42	26,91	89,33	25,95
Voie actuelle (avec projet) 2023	route express	17,30*	0,42	17,36	71	51,42
Fil de l'eau 2023	2 voies	17,30	0,42	26,91	89,33	25,95

\*\*\* le taux d'accidents observé sur la période 1994-2018 calculé selon la formule : (Nombre d'accident/ nombre d'année)/(TMJA année\*distance de la voie\*365 jours)

Les valeurs tutélaires utilisées pour la sécurité sont :

Coût en €	2020	2023
Tués	3 571 000	3 717 000
Blessés graves	529 000	558 000
Blessés légers	71 000	74 000

2023		Nb accidents / an sur le linéaire	Coût - tués	Coût - Blessés graves	Coût -Blessés légers	TOTAL €/an
Fil de l'eau	Voie existante	0,42	416 769	207 692	8 001	632 462
Etat futur	Voie actuelle (avec projet)	0,42	268 863	165 075	15 855	449 793
<b>Différence état actuel - état futur</b>						<b>-182 670</b>

**Coûts liés à l'effet de serre**

2023		Emission de CO2 en kg/j	Equivalent carbone en kg	coût de la tonne de carbone	Nb jours/an	TOTAL €/an
Fil de l'eau	Voie existante	1007,15	27	73,9	365	741
Etat futur	Voie existante	1071,55	29	73,9	365	788
<b>Différence état actuel - état futur</b>						<b>47</b>

2.3 BILAN

	Evaluation des coûts en €/an	2023
	Horizon :	
<b>Gain de temps</b>		-32 019
<b>Sécurité des déplacements</b>		-182 670
<b>Environnement</b>	Effets de Serre	47 (négligeable)
	<b>TOTAL €/an</b>	<b>-214 641</b>

**Le projet n'impacte pas d'habitations et l'objectif du projet est la sécurité des usagers. Le projet n'engendrera pas d'augmentation du trafic significative par rapport à une situation au fil de l'eau.**

**Avantages induits pour la collectivité :**

Le projet présente un intérêt socio-économique certain porté principalement par :

- la sécurisation des usagers représentant un gain de 182 670 €/an,
- le gain de temps et le confort des usagers du fait de la réduction du temps de parcours et de la fluidité des trafics représentant un gain de 32 019 €/an.

Seule l'augmentation du coût des gaz à effet de serre en raison notamment de la légère augmentation du trafic et de la valeur tutélaire du carbone qui croit de façon marquée induira une incidence négative mais négligeable 47€/an.

De plus, la mise en service du projet n'engendrera pas d'augmentation significative du trafic et par conséquent pas de dégradation significative de la pollution atmosphérique ou acoustique par rapport à la situation au fil de l'eau.

## **PARTIE 3 : SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION**

---

## 1.EVALUATION DES ATTEINTES DES OBJECTIFS

Le tableau suivant récapitule le niveau d'atteinte des objectifs par le projet d'aménagement de création du créneau de dépassement entre l'entrée sud de Beauval et la RD31 dans le sens Doullens-Amiens.

Objectif	Appréciation qualitative	Valeur quantitative
<b>Assurer l'écoulement des trafics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la fiabilité des temps de trajet.</li> <li>Moins de conflits d'usage entre le trafic transit PL, engins agricoles et le trafic VL (desserte et domicile-travail).</li> </ul> Par : <ul style="list-style-type: none"> <li>la création du créneau de dépassement dans le sens Doullens-Amiens;</li> <li>la création de chemins latéraux de désenclavement et de desserte agricoles ;</li> <li>le rétablissement des 2 refuges.</li> </ul>	Augmentation de la vitesse au niveau du créneau de dépassement de 90 km/h contre 80 km/h sur le reste de la voie.  Gain de temps de parcours lié à la facilité de dépassements dans le sens Doullens-Amiens et de la réduction du nombre de véhicules agricoles sur la voie dans les 2 sens, car les véhicules agricoles en transit ne sont pas interdits sur la RN25, ni sur le créneau.  Diminution des phénomènes de congestion en cas de panne de véhicule.
<b>Améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleure desserte des zones agricoles ;</li> <li>Meilleure gestion des flux notamment poids lourds et engins agricoles ;</li> <li>Meilleur fonctionnement des carrefours</li> </ul> Par : <ul style="list-style-type: none"> <li>L'aménagement de bandes dérasées de droite de largeur 1,5 à 2m</li> <li>la suppression des accès agricoles directs sur la RN25</li> <li>le réaménagement du carrefour d'entrée Sud de Beauval avec la création d'un carrefour en baïonnette avec ilots bordurés pour permettre la traversée des engins agricoles entre la rue de Rosel et le futur chemin de rétablissement à l'est de la RN 25;</li> <li>la mise en place d'ilots bordurés améliorant de la visibilité du carrefour RN25/RD31;</li> </ul>	Diminution du nombre d'accidents sur la RN25 entre Beauval et la RD31.  Diminution des excès de vitesse
<b>Contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la qualité des eaux par la mise aux normes de l'assainissement</li> </ul>	Diminution des polluants au niveau des stations d'épurations, des cours d'eau et des nappes phréatiques

## 2.SYNTHESE DES RISQUES ET INCERTITUDES

Les analyses de trafic ont été élaborées en fonction des connaissances des projets de développement à un instant t.

## 3.PRESENTATION SYNTHETIQUE DES EFFETS DU PROJET

Le tableau synthétique des impacts et des mesures ERC, présenté dans les pages suivantes, a été établi à partir des éléments du dossier transmis à l'Autorité Environnementale lors de la demande d'examen au cas par cas.

IMPACTS	MESURES POUR LIMITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS
<b><u>CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS</u></b>	
<p><b><u>Trafics routiers et sécurité</u></b></p> <p>L'aménagement du créneau de dépassement aura un impact positif sur la fluidité de la circulation des VL et des PL dans le sens Doullens-Amiens (Domicile-travail) ainsi qu'un impact positif sur la fiabilité et sur le temps de parcours des usagers.</p> <p>L'aménagement aura un impact positif sur la sécurité des usagers par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'aménagement de bandes dérasées de droite de largeur 1,5 à 2m</li> <li>- la suppression des accès agricoles directs sur la RN25</li> <li>- la mise en place d'îlots bordurés améliorant de la visibilité du carrefour RN25/RD31;</li> </ul> <p>Cependant, l'aménagement supprimera les accès agricoles riverains sur la RN25 afin d'éviter les manœuvres en tourne-à-gauche dans la zone du créneau de dépassement</p>	<p><b><u>Mesures de compensation</u></b></p> <p>Les accès agricoles seront rétablis par la création de chemins agricoles latéraux à la RN25 connectés au carrefour existant avec la RD31 et au carrefour d'entrée Sud de Beauval qui sera réaménagé avec la création d'un carrefour en baionnette avec îlots bordurés pour permettre la traversée des engins agricoles entre la rue de Rosel et le futur chemin de rétablissement à l'est de la RN 25.</p> <p>Les lignes discontinues permettront aux véhicules agricoles de franchir les zébras au niveau du carrefour.</p> <p>Les rayons de girations ont été dimensionnés pour des convois agricoles.</p>
<p><b><u>Modes alternatifs de transport et modes doux</u></b></p> <p>Le projet n'intercepte aucun chemin de randonnée.</p> <p>Le projet facilite la circulation des transports en communs.</p>	<p>Aucune mesure n'est à prévoir</p>
<p><b><u>Environnement sonore</u></b></p> <p>Aucune augmentation sonore n'est attendue</p>	<p>Aucune mesure n'est à prévoir</p>
<b><u>CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU SITE</u></b>	
<p><b><u>Topographie</u></b></p> <p>Les différents aménagements se situent au niveau du terrain naturel afin de conserver au maximum les structures de chaussée existantes.</p>	<p>Aucune mesure n'est à prévoir</p>
<p><b><u>Géologie</u></b></p> <p>Les déblais-reblais seront équilibrés</p>	<p>Aucune mesure n'est à prévoir.</p>
<p><b><u>Hydrogéologie - hydrographie</u></b></p> <p>L'assainissement mis aux normes aura un impact positif sur la qualité des eaux de surface et des eaux souterraines. Il sera de type séparatif et les eaux de ruissellement seront collectées dans des fossés d'assainissement enherbés.</p>	<p>Aucune mesure n'est à prévoir</p>
<b><u>RISQUES INDUSTRIELS ET TECHNOLOGIQUES</u></b>	
<p>La commune n'est pas assujettie au risque de Transport de Matières Dangereuses.</p>	<p>Aucune mesure n'est à prévoir.</p>
<b><u>QUALITE DE L'AIR ET SANTE</u></b>	
<p><b><u>Santé humaine et qualité de l'air</u></b></p> <p>Le trafic restant sensiblement égal, le projet n'aura pas d'impact supplémentaire vis à vis de la qualité de l'air et de la santé humaine. Par ailleurs, aucune habitation ni établissement sensible n'est recensé dans la zone d'étude..</p>	<p>Aucune mesure n'est à prévoir.</p>
<p><b><u>Santé humaine et environnement sonore</u></b></p> <p>Le trafic restant sensiblement égal, le projet n'aura pas d'impact supplémentaire vis à vis du bruit. Par ailleurs, aucune habitation ni établissement sensible n'est recensé dans la zone d'étude..</p>	<p>Aucun bâtiment ne se situe aux abords du projet. Une attention particulière quant à la prévention et à la réduction du bruit de la RN25 devra quand même être portée par rapport aux habitations situées au nord de la zone du projet.</p>
<p><b><u>Santé humaine et ressource en eau</u></b></p> <p>Les rejets d'assainissement des eaux pluviales générées par les plateformes routières sont gérés par infiltration.</p>	<p>Les risques potentiels d'altération des eaux souterraines sont écartés grâce à la mise en place d'un système d'assainissement efficace (cf. Hydrogéologie – hydrographie)</p>
<b><u>CLIMATOLOGIE</u></b>	
<p>L'absence de modifications significatives de la topographie et l'adaptation au mieux du projet au terrain naturel laisse à penser que le projet n'aura pas de conséquence sur le climat (le projet ne constituera pas un obstacle à l'écoulement des masses d'air).</p>	<p>En l'absence d'effets attendus, aucune mesure compensatoire n'est à prévoir.</p>

**ENVIRONNEMENT NATUREL ET PAYSAGER**

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.

**Eau**

L'étude hydraulique engagée par la communauté de communes du territoire Nord-Picardie en collaboration de SOMEA, sur le bassin versant de la Gézaincourtoise sera prise en compte dans le dossier loi sur l'eau qui sera réalisé après le dossier d'enquête d'utilité publique.

De plus, l'aménagement de la RN25 améliorera la situation actuelle par la création d'un système assainissement permettant de stocker et de traiter les eaux pluviales de la route tout en tenant compte du fonctionnement du bassin versant naturel.

Les périmètres de protection de captage sont éloignés de l'emprise projet et seront pris en compte dans le dossier Loi sur l'Eau

**Biodiversité**

Une étude de zones humides a été réalisée par le bureau d'étude Ecothème en 2015. Aucune zone humide n'a été identifiée dans la zone projet.

L'étude de bioévaluation réalisée par le bureau d'étude Ecothème en 2015 indique « qu'au regard des niveaux d'impact évalués précédemment et de leur localisation au sein de la zone d'étude, **aucune mesure d'évitement n'est à mettre en œuvre dans le cadre de ce projet.** En effet, les principaux enjeux écologiques se situent tous en dehors de la zone d'emprise du projet de requalification. De plus, au regard des mesures de réduction des impacts du projet de requalification de la RN25, **aucuns impacts négatifs résiduels significatifs ne sont constatés.** Aucune mesure compensatoire, n'est donc à envisager. »

Toutefois, le projet s'inscrit dans la démarche « Eviter-Réduire-Compenser »

**IMPACTS DIRECTS :****Destruction d'habitats naturels**

Le projet s'implante sur des terres agricoles. Les surfaces d'habitats naturels sont réduites et la qualité écologique des habitats naturels présents est globalement faible. Le niveau d'impact du projet sur les habitats naturels sera globalement faible à négligeable.

**Destruction directe potentielle d'espèces protégées et perturbation**

Aucune espèce végétale protégée n'a été observée sur le fuseau d'étude. Au total neuf espèces végétales d'intérêt patrimonial ont été recensées au sein du fuseau d'étude picard et seule une seule espèce est directement concernée par l'emprise du projet le Brome des champs (*Bromus arvensis L.*). L'impact sur la flore d'intérêt patrimonial est nul à faible.

Concernant la faune recensée sur le site (oiseaux, hérisson et chauves-souris), les niveaux d'impacts seront globalement faibles à négligeables à l'échelle des aménagements qui seront réalisés.

**IMPACTS INDIRECTS :****Dérangement de la faune sauvage**

Les diverses perturbations durant la phase de travaux (circulation des engins, bruits, etc.) et l'augmentation probable de la fréquentation peuvent être de nature à perturber la tranquillité de la faune sauvage (perturbation du cycle biologique des animaux, apparition de phénomènes d'émigration...). Cet impact, difficilement quantifiable, sera probablement peu significatif et à relativiser sur les mammifères et les oiseaux.

**Risques de pollution**

Un risque de pollution accidentelle résultant de l'utilisation du matériel lors de la phase des travaux (rejet d'huiles usagées, hydrocarbures, etc.) peut être envisagé. La mise en place d'une gestion du chantier avec des mesures de maîtrise des risques devraient permettre de réduire ce risque.

**Bruit**

Dans l'absolue, la pollution sonore induite par les activités humaines peut entraîner des impacts sur la faune (perturbation du cycle biologique, désertion de certains secteurs, etc.) dans des contextes bien particuliers (en fonction notamment de la sensibilité et de la localisation des espèces par rapport à la source sonore). Dans le contexte du projet, cet impact ne sera pas supérieur à l'existant. En effet, ces espèces sont déjà soumises aux bruits générés par la circulation des véhicules sur la RN25

**Impact sur les continuités écologiques**

Concernant les continuités écologiques et en référence au SRCE Picardie le projet se situe en dehors des continuités écologiques identifiées. La zone d'aménagement évite également les corridors chiroptérologiques.

L'impact du projet sur les continuités écologiques apparaît donc négligeable.

**Impact sur les ZNIEFF et les zones naturelles protégées**

Le projet n'est pas de nature à entraîner d'impacts significatifs sur les périmètres de protection ou de connaissance du patrimoine naturel qui l'entourent compte tenu de leur éloignement.

**Mesures de réduction des impacts avant la phase chantier :**

• **Maintenir le plus possible l'intégrité des végétations herbacées de type prairies de fauche et friches prairiales, présentes notamment sur le secteur nord du chantier** (sortie sud de Beauval). Cette mesure préventive consiste à éviter le débordement du chantier et notamment la mise en place de zone de stockage et/ou d'aires de stationnement d'engins en dehors de la zone d'emprise du projet qui sera l'installation d'un carrefour sur ce secteur. Ce secteur abrite une espèce d'intérêt patrimonial, *Bromus arvensis*, mais ces milieux constituent des zones refuges de « nature ordinaire » ;

• **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 durant la phase chantier**

• **Respecter l'intégrité des végétations herbacées de type prairies de fauche et friches prairiales tout au long de la phase de travaux** afin de maintenir des populations d'espèces végétales et/ou animales et d'habitats certes sans intérêt patrimonial mais constituant des réservoirs de « nature ordinaire ». L'emprise du chantier donc s'en tenir au strict minimum en évitant toute divagation des engins et stockage sur ces zones ;

• **Réduire les risques de pollution inhérents à l'utilisation de matériels et d'engins mécanisés (rejet d'huile usagée, hydrocarbures...) tout au long de la phase de chantier (voiries, annexes routières...). de terres non souillées...)** ;

• **Eviter le compactage et la mise en place de terre stérile en surface afin de faciliter et surtout assurer la réussite du réaménagement paysager ;**

• Sensibiliser le personnel de l'entreprise, voire les différents prestataires extérieurs, afin de respecter l'ensemble des mesures de réduction des impacts énumérées.

**Mesures de réduction en phase d'exploitation**

Les principales mesures de réduction des impacts en phase d'exploitation, suite à la phase de travaux, consisteront à :

• **Valoriser les espèces végétales indigènes dans le cadre des aménagements paysagers prévus. Les espèces végétales protégées ou jugées invasives en Picardie seront absolument à proscrire de ces aménagements.**

• Respecter l'intégrité des végétations herbacées de type prairies de fauche et friches prairiales conservées tout au long de la phase de travaux ;

**Les mesures d'accompagnement proposées dans l'étude de bioévaluation :**

• Récouter les graines des stations de *Bromus arvensis* impacté par le projet de requalification de la RN25. Cette opération, comprend le travail de récolte ainsi que l'envoi des graines au Conservatoire Botanique National de Bailleul, sera prévue préalablement au démarrage du chantier en juillet -août;

• Gérer de façon différenciée l'ensemble du secteur qui aura subi les travaux de requalification et de manière plus large, l'ensemble du linéaire d'étude de la RN25 (cf. Fiche « Gestion différenciée des bords de route » en annexe 8). La gestion différenciée sera prévue en concertation avec l'exploitant.

• Mettre en place les mesures visant à limiter la fragmentation (cf. § 6.5). Il faudra par ailleurs veiller à planter des haies sur les bordures des chemins créés ou renforcés (cf. Fiche « Planter et gérer les haies » en annexe 7). La plantation des haies est intégrée au projet.

<p><b><u>Effets temporaires du chantier</u></b></p> <p>Le chantier pourra générer pendant toute sa durée des désagréments :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stockage des terres déblayées sur des zones naturelles,</li> <li>- création de pistes d'accès au chantier pouvant détruire des milieux naturels,</li> <li>- production de poussières (asphyxie de la couverture végétale),</li> <li>- bruit : utilisation d'engins bruyants et circulation des véhicules,</li> <li>- pollution lumineuse lors de travaux de nuit,</li> <li>- pollution due au stockage d'hydrocarbures sur le chantier.</li> </ul>	
<p><b><u>Paysage</u></b></p> <p>Le projet respecte la configuration originelle avec un élargissement de 12 m minimum de part et d'autre de la section pour l'aménagement des voies agricoles, les bermes, les fossés d'assainissement et les BDD.</p> <p>Le projet va entraîner la consommation de 2.6 Ha de terres agricoles.</p> <p>Il n'y a pas d'éclairage public prévu sur la RN25.</p> <p>A noter que le carrefour d'entrée Sud de Beauval est aujourd'hui éclairé. Pour les besoins du projet (création d'une BDD), le déplacement des équipements présents est nécessaire. Une dépose/repose de ces derniers est prévue.</p> <p>La configuration des voies n'étant pas fondamentalement modifiée, seul le remplacement de la signalisation directionnelle sera réalisé.</p>	<p><b><u>Mesures de réduction</u></b></p> <p>L'intégration paysagère concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'installation d'une haie entre la RN25 et les voies agricoles. 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.</li> <li>- L'ensemencement des fossés d'assainissement.</li> </ul> <p>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.</p>
<b><u>LE PATRIMOINE CULTUREL</u></b>	
<p><b><u>Monuments historiques et sites protégés</u></b></p> <p>Le projet n'est concerné par aucun périmètre de protection de monument historique ou de site protégé.</p>	<p>Aucune mesure particulière n'est à prévoir.</p>
<p><b><u>Archéologie</u></b></p> <p>La mise à jour de vestiges archéologiques lors d'un chantier est toujours possible. En fonction de l'intérêt des découvertes archéologiques, le Service Régional de l'Archéologie (SRA) prendra des dispositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de sauvegarde des objets découverts</li> <li>- ou autorisera la poursuite des travaux - sans mesure de conservation.</li> </ul> <p>Les opérations d'aménagement – de construction d'ouvrages ou de travaux qui – en raison de leur localisation – de leur nature ou de leur importance – affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique – ne peuvent être entreprises qu'après accomplissement des mesures de détection et, le cas échéant, de conservation ou de sauvegarde.</p> <p>Le site projet devra faire l'objet d'une saisine anticipée conformément au Code du Patrimoine Livre V.</p>	<p>Un diagnostic archéologique préalable pourra être prescrit par le SRA.</p> <p>En cas de découverte fortuite le Maître d'Ouvrage contactera le SRA, les articles L.544-3 et L.544-4 prévoient des sanctions pénales en cas d'absence de déclaration, de fausse déclaration ou de dissimulation d'objets découverts</p>
<b><u>LES ELEMENTS HUMAINS ET ECONOMIQUES</u></b>	
<p><b><u>Démographie et parc immobilier</u></b></p> <p>Aucune démolition de bâti à usage d'habitation n'est nécessaire pour la réalisation du projet.</p> <p>Aucun impact n'est attendu sur la démographie et le parc immobilier des communes concernées par le projet.</p>	<p>Aucune mesure particulière n'est à prévoir.</p>
<p><b><u>Activités, agriculture et économie</u></b></p> <p>La réalisation des travaux engendrera – pour les entreprises des travaux publics et toutes les activités connexes – une activité qui permettra la création ou la sauvegarde d'emplois.</p> <p>Le projet va améliorer les conditions de circulations des trafics liés aux activités économiques du secteur : transit PL, engins agricoles et les déplacements pendulaires (domicile-travail).</p> <p>Les effets du projet sur l'activité agricole sont principalement générés par la création des chemins agricoles latéraux nécessaires à la mise en sécurité de la RN25. Ces aménagements vont nécessiter la suppression de 2.6 ha de surfaces agricoles.</p> <p>L'accès aux parcelles des exploitants concernés sera perturbé durant la phase travaux.</p> <p>L'emprise du projet sur les terres agricoles étant inférieure à 5 ha et le projet n'étant pas soumis à étude d'impact systématique l'étude préalable agricole étudiant les impacts économiques de la filière agricole n'est pas requise.</p>	<p><b><u>Mesures de réduction</u></b></p> <p>Les accès agricoles seront rétablis par la création de chemins agricoles latéraux à la RN25 connectés au carrefour existant avec la RD31 et au carrefour d'entrée Sud de Beauval qui sera réaménagé avec la création d'un carrefour en baïonnette avec ilots bordurés pour permettre la traversée des engins agricoles entre la rue de Rosel et le futur chemin de rétablissement à l'est de la RN 25.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les chemins agricoles seront créés au plus proche de la route afin de limiter leur emprise sur les terres agricoles et les lignes discontinues permettront aux véhicules agricoles de franchir les zébras au niveau du carrefour.</li> <li>- Les rayons de girations ont été dimensionnés pour des convois agricoles.</li> </ul>

	<p>- Afin de permettre l'ajustement du calendrier des cultures et des assolements, les emprises seront matérialisées le plus tôt possible par un piquetage provisoire dès que les acquisitions foncières auront été actées.</p> <p>- La concertation sera poursuivie à l'issue de l'enquête publique pour préciser le calendrier des travaux, afin notamment de préciser la gestion des problèmes de circulation et d'accessibilité aux parcelles agricoles pendant et après les travaux.</p>
<b>EQUIPEMENTS COMMUNAUX</b>	
Au vu de la nature du projet, aucune nouvelle population n'est prévue, ainsi aucun renforcement de fréquentation des équipements existants n'est à prévoir.	En l'absence d'effets attendus, aucune mesure compensatoire n'est à prévoir.
<b>DOCUMENTS D'URBANISME</b>	
L'emprise du projet n'est soumise qu'à une seule servitude d'utilité publique, celle relative à la loi de protection du bruit dans la mesure où la RN25 est classée comme une route à grande circulation. Le document d'urbanisme communal de Beauval ne permet pas aujourd'hui la réalisation du projet d'aménagement. Le projet est subordonné à une mise en compatibilité du PLU.	<b>Mesures d'accompagnement</b> La mise en compatibilité du document d'urbanisme permettra de rendre compatible le projet avec le droit des sols, notamment par la modification du règlement.
<b>RESEAUX</b>	
L'élargissement de voirie a un impact sur les réseaux situés le long de la RN25. Plusieurs exploitants de réseaux sont concernés par le projet : <ul style="list-style-type: none"> <li>- RTE,</li> <li>- Enedis,</li> <li>- Theolia, ...</li> </ul>	<b>Mesures d'accompagnement</b> Toutes les mesures seront prises pour rétablir les réseaux interceptés par le projet dans les fonctions qu'ils assuraient avant l'installation de celui-ci. Une Déclaration d'Intention de Commencement (DICT) des Travaux devra donc être réalisée.
<b>LE CHANTIER</b>	
<p>La période des travaux sera génératrice pendant toute sa durée de <b>désagréments pour les riverains</b> au projet – les ouvriers du chantier et sur l'environnement (voir partie <i>Environnement naturel et paysages</i> du présent tableau).</p> <p>Les risques de <b>pollution des eaux</b> liés à la réalisation des travaux sont à prendre en compte dans l'élaboration du projet. Des prescriptions particulières seront détaillées dans le Cahier des Clauses Techniques Particulières.</p> <p>Concernant les <b>nuisances acoustiques</b>, les engins de chantiers et les travaux de terrassement seront une source de bruit. Toutefois, ne seront en activité sur les chantiers que les engins homologués, respectant les normes d'émissions sonores. De plus, l'exposition des populations au bruit ne sera que temporaire au niveau des zones chantier.</p> <p>Quant aux <b>vibrations</b>, elles proviennent essentiellement des engins de chantier et des machines. Les vibrations ainsi engendrés peuvent, en fonction de la nature du sol, se propager dans le sol en s'affaiblissant avec la distance jusqu'aux fondations et murs des habitations et immeubles les plus proches.</p> <p>Des difficultés de circulation se feront également ressentir pendant la période de travaux.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Les principes d'exploitation sous chantier avec phasage et itinéraire de déviation seront développés dans le dossier d'exploitation sous chantier (DESC) réalisé en phase projet. Il est proposé le phasage suivant :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les travaux débuteront avec une phase en site propre pour la réalisation des chemins agricoles latéraux permettant d'éviter tout impact sur la circulation sur la RN25 ainsi que sur les RD (ces chemins latéraux serviront d'accès chantier pour les travaux de chaussée sur la RN25) – durée estimée : 2 semaines.</li> <li>2. Ensuite, il est prévu l'élargissement de la RN25 dans le sens Doullens-Amiens pour la réalisation du créneau de dépassement – durée estimée : 4 mois. Pour cette phase, il est prévu de maintenir la circulation sur la RN25 dans les deux sens avec une réduction de largeur de voie à 3,20 m minimum. Pour la section « courante » bidirectionnelle à 2 voies, il est prévu la réalisation d'une surlargeur de chaussée nécessaire pour le maintien de la circulation en phase 3.</li> <li>3. Une fois cet élargissement réalisé dans le sens Doullens-Amiens, il sera réalisé l'aménagement des accotements de la RN25 dans le sens Amiens-Doullens – durée estimée : 3 mois. La circulation sera maintenue dans les deux sens avec une réduction de largeur de voie à 3,20 m minimum. La surlargeur de chaussée provisoire créée en phase 2 dans le sens Doullens-Amiens sera ensuite détruite après réalisation des accotements dans le sens Amiens-Doullens.</li> <li>4. Enfin, dans une dernière phase, la couche de roulement définitive et les îlots directionnels seront réalisés en 2 temps correspondant au sens de circulation – durée estimée : 2 x 1 semaine. Pour la phase 4, il est ainsi proposé de dévier la circulation par la RD31 et la RD77 permettant de rejoindre la RN25 au niveau du centre de Beauval. La mise en place d'alternat sera limitée aux seuls travaux en traversée de chaussée comme la mise en place de l'ouvrage hydraulique de rétablissement du bassin versant naturel en traversée de la RN25.</li> </ol>