

AMENAGEMENT DE LA RD11

Entre les communes de Rubempré et Puchevillers

Consistance du projet

Ce projet concerne la section de RD11 comprise entre les agglomérations de Rubempré et de Puchevillers, soit un linéaire total de 3520 mètres entre panneaux d'entrée/sortie d'agglomérations.

Deux types d'aménagement apparaissent, selon la géométrie actuelle de la route, qui est soit conforme, soit non conforme aux recommandations techniques de l'ARP (guide de l'Aménagement des Routes Principales, Ministère de l'Équipement).

Après une brève description de ces deux types d'aménagement, seront évoqués leurs impacts sur les secteurs apparaissant d'emblée comme les plus remarquables d'un point de vue environnemental et/ou paysager, ainsi que les mesures prises en amont pour en limiter l'importance.

Aménagements prévus sur les secteurs pour lesquels la géométrie routière est conforme (linéaire 2400 mètres) :

Ils consistent :

-1) *A mettre en place, de part et d'autre de la chaussée, une largeur d'accotements de 4 mètres, dite « zone de sécurité ».*

Cette bande, prise, en partie, sur les propriétés voisines (majoritairement agricoles de type grandes cultures), sera simplement enherbée puis entretenue par le Département en mode fauchage raisonné.

Remarque : De la mise en place de ces nouvelles emprises, il est objectivement possible d'escompter deux impacts environnementaux positifs :

-L'émergence d'une « bande verte » dans un paysage d'openfield, à la fois zone de transition et de refuge pour la faune, d'extension pour la flore spontanée.

-Le profil des nouveaux accotements, façonné en noues compartimentées, favorise l'infiltration des eaux pluviales au plus près de la chaussée. Il en résulte une amélioration de la gestion des eaux de ruissellement issues du « bassin versant routier ». En l'absence d'accotements de ce type, les eaux pluviales issues de la chaussée (donc potentiellement polluées) se concentrent vers les points bas, et augmentent ainsi les débits (ainsi que la charge en polluants) vers l'aval.

-2) *A renforcer la chaussée par le procédé du retraitement en place à froid, qui, en évitant un rechargement « classique » de la chaussée en matériaux d'apport, contribue à préserver la ressource en graves naturelles tout en limitant les transports.*

Remarques : Il n'est pas prévu d'élargissement de la chaussée, dont la largeur initiale de 6 mètres est juste maintenue. Il n'y a donc pas création de nouvelles surfaces imperméabilisées.

Aménagements ponctuels prévus dans le cas d'une géométrie routière non conforme (linéaire 1100mètres) :

Le Conseil général, se doit, en tant que Maître d'Ouvrage de l'infrastructure, d'y remédier. Il s'agit en général de virages au rayon trop faible, de « bosses » ou de « cuvettes » dégradant la visibilité pour l'usager.

Cela amène alors à concevoir des modifications de tracé en plan ou de profil en long, comme c'est le cas, pour deux tronçons :

-Le premier, situé dans les 600 mètres à partir de l'agglomération de Rubempré, comporte la modification de tracé d'un virage dangereux (linéaire 400 mètres), et la mise en place d'un remblai (inférieur à 3.00 mètres) sur une longueur de 200mètres pour une amélioration de visibilité.

D'un point de vue hydraulique, l'édification du remblai, se faisant à l'aplomb de la chaussée actuelle, en déblai sur un côté, ne modifie pas les écoulements superficiels du bassin versant amont dont le rétablissement vers l'aval est déjà assuré par une canalisation sous chaussée.

-Le second, d'une longueur de 500 mètres, et situé entre deux vallées sèches sur le territoire communal de Puchevillers. Il consiste à « écrêter » un sommet du profil en long (terrassement en déblai) et mettre en place un remblai dans la cuvette précédente. Les hauteurs de terrassement, déblai/remblai, calculées de manière à obtenir les distances de visibilité minimales de la conformité, n'excèdent pas 3 mètres.

D'un point de vue hydraulique, le rétablissement d'écoulement des eaux à l'axe du talweg sur lequel est prévu le remblai, existe déjà grâce à une canalisation sous chaussée.

Remarques : Sur ces deux tronçons, la chaussée actuelle, les surfaces de construction de chaussées sont sensiblement équivalentes aux surfaces de chaussée initiales. La largeur de chaussée projetée, égale à 6 mètres, correspond à la largeur actuelle.

L'équilibre obtenu entre les volumes de déblai et les volumes de remblai doit permettre, dans des conditions météorologiques estivales, d'éviter les apports de matériaux de remblai extérieurs.

Prise en compte du paysage et de l'environnement :

Sur la majeure partie de l'itinéraire Rubempré/Puchevillers, hormis les secteurs particuliers évoqués plus bas, la végétation des accotements actuels est composée de la seule strate herbacée, dans laquelle domine le type graminées.

L'absence ou la présence restreinte d'espèces dicotylédones est probablement liée à l'empiètement progressif des accotements par les façons culturales voisines, et les traitements phytosanitaires sélectifs préservant les espèces monocotylédones.



Cependant, deux secteurs paraissent plus diversifiés :

-Sur le versant Sud de la Vallée Rifflard :

Sur environ 450 mètres linéaires, on constate le développement sur les talus de déblai, d'une végétation ligneuse spontanée et pionnière, dont l'espèce (on ne dénombre que celle-ci) s'apparente au saule Marsault.



Sur ce secteur, la création de zones de sécurité (accotements de 4 mètres) implique la suppression des arbustes. En contrepartie, la reprise des talus prévoit un angle de talutage plus faible permettant la mise en place d'une couche de terre végétaleensemencée d'un mélange adapté, et sur laquelle le développement d'une nouvelle végétation ligneuse sera obtenu soit par plantation d'espèces ligneuses champêtres, soit colonisation spontanée favorisée par le fauchage tri annuel des talus.

-Versant Sud de la Vallée Coffignier :

Il s'agit du secteur en apparence le plus diversifié de l'itinéraire. On y trouve de la végétation ligneuse spontanée et indigène, dont une strate arbustive (principalement de l'aubépine, du sureau) et une strate arborescente composée majoritairement de frênes. On constate la présence d'espèces ornementales probablement issues de plantations sur des « parcelles de loisir » situées en haut de talus. Probablement à cause du manque de lumière lié à l'encaissement de la chaussée et la présence des strates ligneuses, la strate herbacée semble moins développée sur les talus.



Sur ce secteur d'environ 335 mètres, le Conseil général envisage de déroger aux recommandations du guide ARP, en conservant les largeurs d'accotement actuelles. Les

talus, considérés d'un point de vue de la sécurité routière comme des obstacles en accotement, seront isolés par des glissières en bois.

Subsistera l'impact de l'écrêtement du point haut précédent, qui nécessite une reprise des talus affectant le secteur boisé sur un linéaire d'environ 80 mètres. Les talus seront alors traités comme pour le versant Sud de la Vallée Riffard : Angle de talutage permettant la mise en place d'une couche de terre végétale, ensemencement du talus accompagné de plantations d'espèces champêtres locales et stabilisatrices (aubépine, sureau, cornouiller sanguin...).

Le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact, classe comme soumis à étude d'impact les projets d'infrastructures routières de plus de 3 kilomètres.

Cependant, la mention du paragraphe d) : « Tout autre projet d'une longueur égale ou supérieure à 3km », faisant visiblement référence aux paragraphes précédents a), b), c) qui eux, concernent la création ou l'extension substantielle de chaussée, semble viser des projets de création d'infrastructures nouvelles, ce qui n'est pas le cas ici.

L'objectif de cette note est d'apporter au service instructeur des éléments sur la nature du projet, de manière à lui permettre, dans le cadre de l'application du nouveau décret ne faisant pas état de l'aménagement des routes existantes, de juger de la nécessité d'une étude d'impact.