

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

310412017

Dossier complet n° :

0310412017

N° d'enregistrement :

2017-AAA-DP.00446

1. Intitulé du projet

RD 19 - Carrefour avec la RD 122 - Commune de Combronde

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

CONSEIL DEPARTEMENTAL DU PUY-DE-DOME

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Michel MIOLANE - Directeur général des Routes et de la Mobilité et du Patrimoine

RCS / SIRET

22630001000015

Forme juridique

Collectivité territoriale

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Rubrique n° 6 a) Construction de routes classées dans le domaine public routier des départements non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente	Aménagement d'un carrefour avec tourne à gauche entre les RD 19, RD 122 et RD 122A.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

- Modification d'un carrefour entre les RD 19, RD 122 et RD 122A
- Elargissement de la plateforme routière pour la création d'une voie de stockage de tourne à gauche et réorganisation du régime de priorité.

4.2 Objectifs du projet

Cet aménagement a pour objectif principal d'améliorer la sécurité aux intersections avec les RD 19, RD 122 et RD 122A. Le projet permet d'assurer la continuité d'itinéraire pour les usagers de la RD 19 en rendant cette dernière prioritaire par rapport à la RD.122

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

L'aménagement concerne la modification du carrefour existant et nécessite l'acquisition d'emprises de 1415 m² sur un terrain agricole.

Les travaux d'une longueur de 200 ml se composeront essentiellement:

- d'une libération des emprises et un décapage sur une surface équivalente,
- de la mise en oeuvre de remblais d'apport de 2800 m³ environ,
- de la démolition partielle de chaussée existante,
- de la construction de la structure de chaussée et de la couche de roulement,
- de la reprise et de la construction de fossés,
- de travaux d'aménagements paysagers (engazonnement des talus, plantations de haies à essence locale).
- des travaux de signalisation horizontale et verticale.

Nota : Ces travaux ne nécessitent pas de phasage particulier.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'aménagement permettra d'assurer une cohérence des fonctions de la RD.19 en lui affectant une priorité entre la RD.2114 et Charbonnières-Les-Vielles et de renforcer ainsi son rôle de déviation de Combronde.

Il permettra d'associer une plus grande sécurité vis-à-vis des mouvements transversaux et notamment des mouvements de tourne-à-gauche avec les voies secondaires (RD.122 et RD.122A).

La RD.122 desservant la commune de Montcel deviendra non prioritaire, comme la RD.122A l'est déjà.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet d'aménagement n'est soumis actuellement à aucune autorisation administrative.
Le projet ne sera pas soumis à une autorisation de défrichement.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur Projet	200 m
Superficie globale du projet	5 600 m ²
Déblais	700 m ³
Remblais	2 800 m ³
Démolition chaussée	400 m ²
Construction de chaussées neuves	1 500 m ²
Libération emprises	1 415 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

RD 19 : PR53+385
RD 122 : PR 31+330
RD 122A : PR0+000

Commune de COMBRONDE

Coordonnées géographiques¹

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

Commune de COMBRONDE

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Commune de Combronde classée Montagne <i>Concession de Q'AE</i>
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plusieurs ZNIEFF de type 1 sont situés entre 1.5 et 2.5 km aux alentours du projet: - ZNIEFF 8300 20425: Vallée de la Morge (2 km) - ZNIEFF 8300 20129: Bois de Roucheyroux (1.5 km) - ZNIEFF 8300 20 528: Puy de Loule (2.5 km)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un site classé Monument Historique " Le Prieué Grandmontain de Chavanon " se situe à environ 1.1 km de l'aménagement.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aménagement nécessite la mise en oeuvre de remblais d'apport à hauteur de 2 800 m3. Ces matériaux proviendront de carrière agréées et pourront être des matériaux recyclés.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La période des travaux entraînera des impacts ponctuels et minime (au regard des emprises assez restreinte) sur la faune et la flore des terrains agricoles concernés et causés par : - la circulation d'engins de chantier - la libération des emprises (décapage de la terre végétale).
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucun impact sur les habitats ou espèces inscrites dans les ZNIEFFS de type 1 énumérées au V.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2-du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessite des emprises sur des terres agricoles (pâturages) sur environ 1 415 m ² .
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, des risques accidentels de pollution peuvent se produire. L'entreprise qui réalisera les travaux présentera dans son offre toutes les dispositions préventives pour éviter et réduire les risques en phase chantier.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	L'aménagement n'engendrera pas d'émission sonores supplémentaires dans la mesure où il s'agit d'une modification d'un carrefour existant sans apport de nouveaux trafics. En phase chantier, les nuisances sonores sont liées aux matériels et l'entreprise prendra toutes les mesures réglementaires concernant l'utilisation et la gestion des engins.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, l'aménagement pourra produire des émissions de poussière et de polluant dans l'air. L'entreprise qui réalisera les travaux présentera dans son offre toutes les dispositions préventives à mettre en oeuvre pour éviter ou réduire les rejets polluants.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des fossés en pied de remblais sont mis en place pour reprendre les eaux de ruissellement de la plateforme routière et des talus. Ils seront raccordés aux fossés existants , le principe du fonctionnement hydraulique reste inchangé.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aménagement réduira de façon très minime les activités agricoles par la diminution des zones de pâtures (environ 1 415 m ² sur la parcelle YG103 qui totalise une surface de 19 900 m ²). Néanmoins, cette diminution pourra être compensée par la rétrocession de délaissés routiers (sur une surface de 2 275 m ²) en surfaces agricoles potentiellement exploitables à proximité.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

L'aménagement n'engendrera pas d'incidences cumulées avec l'aménagement de la ZAC du Parc de l'Aize qui se situe à environ 500 m en aval.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Au regard de la faible emprise du projet, les mesures vis-à-vis de l'environnement se réduiront à garantir :

- la continuité des écoulements hydrauliques existants (par la mise en place de fossés et réseaux de collecte)
- la maintien du milieu naturel existant par la reconstitution de haie bocagère.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet d'aménagement du carrefour actuel entre les RD 19, RD 122 et RD 122A sur la commune de Combronde n'apparaît pas nécessiter d'évaluation environnementale au regard de ses impacts minimes sur le milieu naturel et sur les activités humaines.

Il s'agit de la modification d'un ouvrage existant avec une adaptation relativement mineure des ses caractéristiques.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ; plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
On trouvera dans le document joint (Dossier de Prise en Considération du projet), toutes précisions relatives aux annexes obligatoires.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Clermont-Ferrand

le,

29.03.17

Signature

Le Directeur Général des Routes
et de Mobilité

Michel Malin

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus



LE DEPARTEMENT

DIRECTION GENERALE DES ROUTES DE LA MOBILITE ET DU PATRIMOINE

DIRECTION DES ROUTES *SERVICE INGENIERIE ET TRAVAUX*

RD 19 – CARREFOUR AVEC RD 122

Commune de Combronde

DOSSIER DE PRISE EN CONSIDERATION



Proposé par :

Le S.IT

Daniel Petitjean

Clermont-Ferrand, le

Agréé par :

Le D.R

Nicolas Morisset

Clermont-Ferrand, le

Aprouvé par :

Le D.R.G.M

Michel Miolane

Clermont Ferrand, le

CLASSEMENT
DPC

REFERENCE
14.SIT.08.19

Etablit le :
14/02/ 2017

Conseil départemental
du Puy-De-Dôme
Hôtel du Département
24, rue Saint-Espert
63001 Clermont Ferrand Cedex 1
Tel : 04 73 42.70.20

SOMMAIRE

I – PLAN DE SITUATION	3
II – INTRODUCTION	4
B - CONTEXTE GENERAL ET SITUATION ACTUELLE	4
C - SYNOPTIQUE DE L'ETAT ACTUEL	6
D - DEPLACEMENTS ET TRAFIC	7
E - CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES ET VISIBILITE	7
F - ACCIDENTOLOGIE	8
G - OBJECTIFS	8
IV – NOTICE EXPLICATIVE	9
A - PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT PROPOSE	9
A-1- GEOMETRIE	9
A-2- OUVRAGES D'ART	9
A-3- RETABLISSEMENTS DES ACCES	9
A-4- CARACTERISTIQUES STRUCTURELLES DE LA CHAUSSEE (ELARGISSEMENT)	10
A-5- VISIBILITE ET SECURITE	10
A-6- ENVIRONNEMENT	11
C - ESTIMATION	14
D – RESEAUX	14
E – PROCEDURES A ENGAGER	15
F – ETUDES COMPLEMENTAIRES	15

II – INTRODUCTION

Le présent document porte sur le projet d'aménagement du carrefour entre les RD 19 et RD 122 sur la commune de Combronde.

Cette phase d'étude se concrétise par :

- la description de la situation actuelle du carrefour et des objectifs de l'opération
- la description de la solution retenue
- les procédures à engager ainsi que l'estimation globale de l'opération

Cette étude a pour objet d'améliorer les conditions de sécurité et de lisibilité du carrefour au regard des fonctions de la RD 19.

III - ETAT DES LIEUX

A - Rappel historique de la demande

Cette proposition fait suite à la réalisation des travaux d'élargissement de la RD19 dont une tranche importante a été réalisée en 2012. Celle-ci ne prenait pas en compte l'aménagement du carrefour avec la RD122.

B - Contexte général et situation actuelle

La RD 19, entre les communes de Manzat et de Combronde, est inscrite au schéma directeur des routes départementales en catégorie de **classe C**, route de desserte départementale assurant une fonction de transit à courte et moyenne distance, cet itinéraire rejoignant également la RD 2144 à Combronde.

Parallèlement à cet axe, l'autoroute A89 Clermont-Ferrand – Bordeaux a été mise en service en 2006, la liaison avec la RD 19 est possible par l'intermédiaire de 2 échangeurs situés à Manzat et Combronde.

La section de la RD 19 entre la commune de Combronde et le lieu-dit " Les Ballages" a été entièrement restructurée et élargie en 2012.

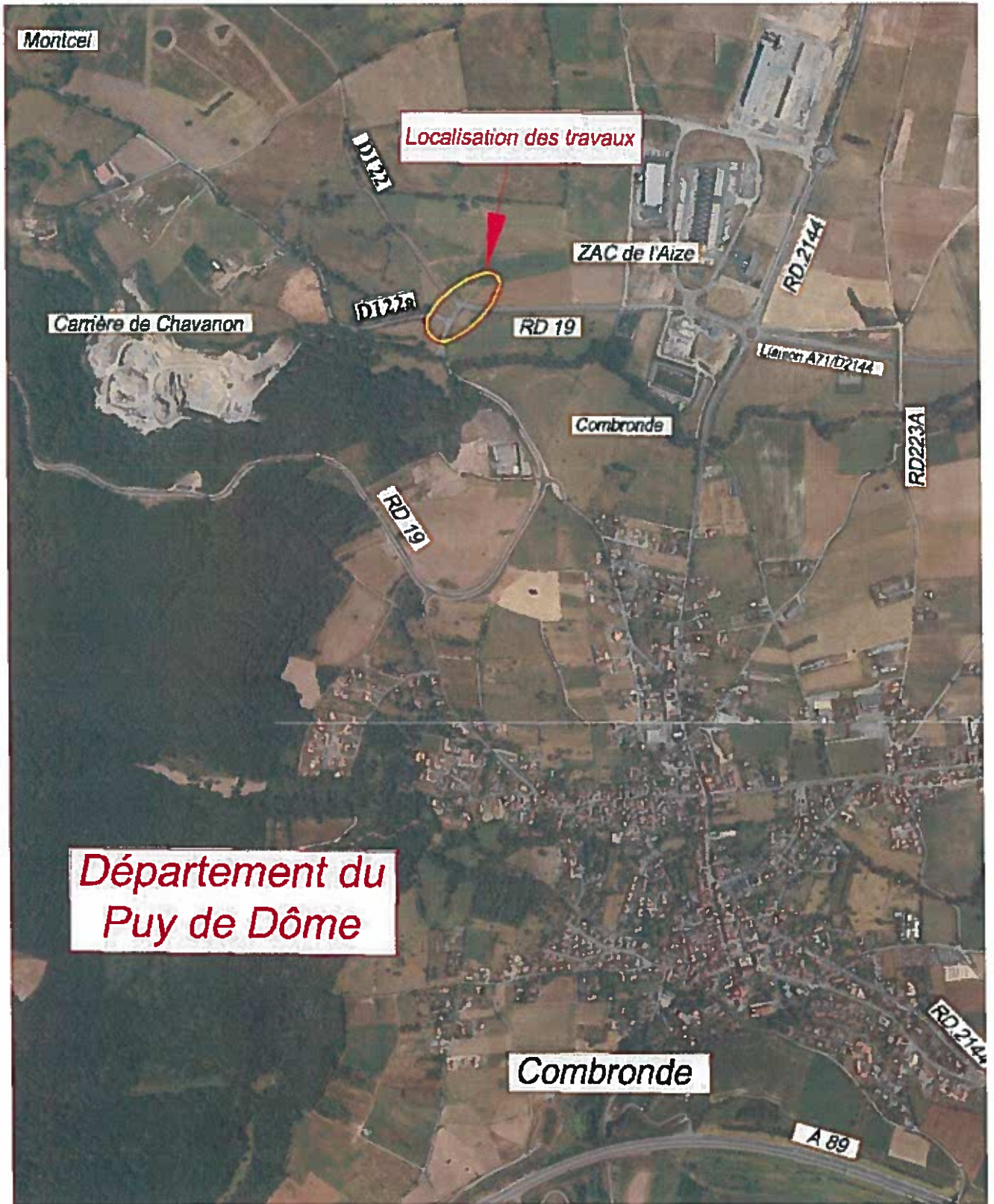
Cet aménagement a permis de relier la RD 19 à la RD 2144 et à la zone d'activités de l'Aize tout en évitant aux PL d'emprunter le centre bourg de Combronde.

L'itinéraire est ainsi reclassé RD.19 jusqu'au carrefour giratoire avec la RD 2144 au Nord de Combronde (à proximité de la Z.A.C de l'Aize)

La RD 122 constitue quant à elle, un itinéraire reliant le Nord de la commune de Combronde aux communes de Montcel et de Blot-l'église. Elle est inscrite en **classe D** selon le schéma des routes départementales.

Le carrefour entre les RD 19 et RD 122 se situe au Nord de la commune de Combronde et se trouve proche des intersections entre la RD 19, la RD 122A et la sortie d'une carrière en cours d'exploitation. Il est par ailleurs à proximité du cours d'eau de l'Aize dont l'ouvrage sur la RD 19 a été élargi en 2010.

Le carrefour actuel au niveau de la RD 122 forme un angle droit et donne la priorité à cette dernière, ce qui ne permet pas d'assurer la réelle continuité de la RD 19.



D - Déplacements et trafic

Des relevés de trafic en septembre 2014 sur les différentes RD du carrefour ont été effectués et indiquent :

En direction du Parc de l'Aize et de la RD 2144 :

- Sur la RD 19 entre le carrefour et la zone d'activités de l'Aize : **1131 véh/jour (PL 6.6 %)**

En direction de Manzat :

- Sur la RD 19 au droit de l'OH sur le ruisseau de l'Aize : **396 véh/jour (PL 4.5 %)**
- Sur la RD 19 entre la RD 122A et la RD 122 : **906 véh/jour (PL 4.1%)**

En direction de Montcel :

- Sur la RD 122 : **440 véh/jour (PL 3.6 %)**

En direction des Jouffrets :

- Sur la RD 122A en direction des Jouffrets : **510 véh/jour (PL 3.7 %)**

De plus, la proximité de la carrière de Chavanon induit des déplacements PL sur la RD19.

L'aménagement doit assurer la lisibilité et la sécurité des échanges entre la RD 19 et les RD 122 et RD 122A et notamment vis-à-vis des déplacements de PL induits par la présence de la carrière de Chavanon.

E - Caractéristiques géométriques et visibilité

Sur le tronçon étudié, il n'y a pas d'insuffisance importante de visibilité spécifique au regard des vitesses pratiquées au droit des carrefours.

- **Pour le carrefour entre les RD 19 et RD 122**

On constate que les distances de visibilité relevées sont respectées à minima depuis la voie secondaire. Seules les distances de visibilité de face et à l'arrière sur voie principale restent insuffisantes pour sécuriser les mouvements de tourne à gauche.

Néanmoins, le carrefour actuel présente des caractéristiques géométriques insuffisantes au regard des girations des véhicules poids lourds et aux recommandations géométriques minimales d'un carrefour de ce type.

Le tracé en long sur le carrefour et notamment sur la RD 19 présente un raccordement parabolique très accentué (rayon faible) et nécessite une plus grande attention pour démarrer du carrefour.

➤ Pour le carrefour entre les RD19 et RD 122A

On constate que les distances de visibilité relevées sont respectées à minima depuis la voie secondaire. Seules les distances de visibilité de face et à l'arrière sur la voie principale restent insuffisantes pour sécuriser les mouvements de tourne à gauche.

L'amélioration des caractéristiques géométriques du carrefour entre les RD 19, RD 122 et RD 122A permettrait d'améliorer les conditions de sécurité au regard de la typologie du trafic.

F - Accidentologie

Aucun accident n'est inventorié actuellement sur le tronçon étudié.

Ce carrefour n'a pas de caractère accidentogène relevé. Toutefois, la redéfinition des échanges aux différentes RD 122 et RD 122A améliorerait la lisibilité de cet axe et conforterait ces fonctions.

G - Objectifs

Au regard du contexte et des caractéristiques du carrefour actuel l'objectif de l'aménagement est donc :

- 1. De recréer un nouveau sens des priorités du carrefour actuel répondant à la cohérence administrative des fonctions de la RD 19 et de sa continuité jusqu'à l'A.71, la RD 2144 et la zone d'activités de l'Aize**
- 2. D'améliorer les conditions de visibilité et de lisibilité au droit du carrefour de la RD 19 et de la RD 122 en direction de Montcel**
- 3. D'améliorer la sécurité vis-à-vis du trafic PL engendré par la présence de la carrière de Chavanon**

IV – NOTICE EXPLICATIVE

A - Présentation de l'aménagement proposé

L'aménagement retenu consiste à la création d'un carrefour tourne à gauche en direction des RD 122 et RD122 A permettant d'améliorer les conditions de sécurité du carrefour et de répondre à la continuité de la RD 19 jusqu'au carrefour avec la RD 2144.

Les travaux comprennent:

- les travaux de libération des emprises y compris dépose et repose des clôtures agricoles,
- la réalisation des terrassements principalement en remblais sains d'apport,
- l'élargissement de la plateforme routière nécessaire à la reprise du carrefour,
- la mise en oeuvre de la structure de chaussée et de la couche de roulement
- les travaux de finitions en engazonnement,
- les travaux de signalisation horizontale et verticale.

A-1- Géométrie

Cet aménagement répond aux recommandations géométriques des aménagements des carrefours et du guide "Aménagement des Routes Principales". Le respect des distances de visibilité et à la prise en compte des trafics de poids lourds liés à la proximité de la carrière de Chavanon en cours d'exploitation répond également aux objectifs d'amélioration du carrefour actuel.

A-1-1- Axe en Plan

La valeur du rayon du carrefour est portée à 85m justifiant ainsi les enchaînements de courbes conformes à la règle $0.67 < R1/R2 < 1.5$ et un raccordement au plus proche de l'accès à la carrière de Chavanon.

A-1-2- Profil en Long

Le profil en long de la RD.19 au droit du carrefour avec la RD.122 est modifié.

A-1-3- Profil en Travers

A la prise en compte des trafics de poids lourds liés à la proximité de la carrière de Chavanon en cours d'exploitation.

Ainsi, la largeur des voies sera de 3.50 m et de 2.50 m pour la voie de stockage sur le tourne à gauche. Les îlots séparateurs du carrefour seront réalisés en peinture.

A-2- Ouvrages d'art

La réalisation du carrefour ne nécessite pas la modification ou la construction d'ouvrages.

A-3- Rétablissements des accès

Toutes les voies de communication et les accès sont rétablis sur le projet d'aménagement du carrefour.

A-4- Caractéristiques structurelles de la chaussée (élargissement)

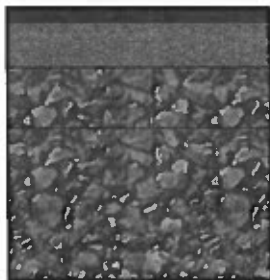
Les structures retenues correspondent aux résultats du dimensionnement des chaussées neuves selon la méthode rationnelle du LCPC- Sétra.

Nous retenons les hypothèses suivantes pour son évaluation:

- Durée de vie de 20 ans. Trafic $t_3 = 56$ PL/jours. (comptage 1131 véh/j avec 6.6 % de PL).
- Taux de croissance 2%
- Portance des sols (cas du remblai) : Objectif de 10 à 50 MPa sur PST
- Portance Plate-forme : Objectif de PF2 à PF2+ (sur AR2 – PST3)

Deux Structures peuvent être proposées (selon la portance obtenue sur PST).

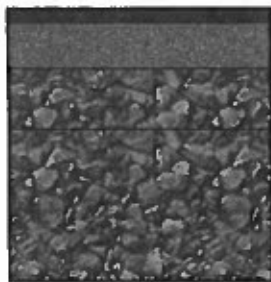
Structure GNT/GB : sur PF2



- EB 0/10 classe 3 0,06 m
- Couche de Base : GB3 ep: 0,12
- Couche de fondation GNT 0/31,5 type2 ep: 0,25m
- Sur PST (50 MPa min) : CdF : GNT 0/100 ep: 0,30m

Nota : La vérification au gel/dégel donne un indice de gel admissible (I_a) par la chaussée supérieur à l'indice de référence (I_r) retenu géographiquement.
Soit $I_a = 209$ °Cxjours $> I_r = 150$ °Cxjours

Structure GNT/GB : sur PF2+



- EB 0/10 classe 3 0,06 m
- Couche de Base : GB3 ep: 0,09 m
- Couche de fondation GNT 0/31,5 type 2 ep: 0,25m
- Sur PST (80 MPa min) CdF : GNT 0/100 ep: 0,35m

Nota : La vérification au gel/dégel donne un indice de gel admissible (I_a) par la chaussée supérieur à l'indice de référence (I_r) retenu géographiquement.
Soit $I_a = 215$ °Cxjours $> I_r = 150$ °Cxjours

En obtenant un niveau de portance de 80 Mpa sur la PST, on réduit d'environ de 15 000 € les dépenses du poste chaussée.

A-5- Visibilité et sécurité

Une meilleure configuration du carrefour concourt à clarifier son usage.

Ainsi, une signalisation de police et directionnelle sera mise en place. L'îlot principal sur la RD 122 sera matérialisé par des bordures I et son remplissage sera effectué par un béton désactivé (ou par des matériaux avec revêtement coloré) .

Les voies de stockage du tourne à gauche seront signalées en peinture et auront des largeurs adaptées aux girations des PL.

La végétalisation des espaces libres (ancien délaissés) accotements et talus ne devra pas masquer la visibilité des usagers.

L'aménagement proposé permet également d'apprécier des distances de visibilité plus importantes (voir Annexe fiche de sécurité).

A-6- Environnement

A-6-1- Vulnérabilité des Eaux

Aucune zone de vulnérabilité de la ressource en eau n'est répertoriée sur l'aménagement proposé.

Aucun périmètre de protection de captage d'eau potable n'est répertorié et les eaux de la plateforme sont rejetées de façon diffuse dans le milieu naturel.

A ce stade, le projet prévoit de rejeter les eaux de la plateforme routière de manière diffuses.

Le projet doit également garantir la transparence et la continuité des écoulements naturels. Un fossé de pied de remblais enherbé permettra de reprendre ces eaux naturelles ainsi que la réalisation d'un réseau pour collecter les eaux des fossés le long des RD 122 et RD 122A. Cet ouvrage sera raccordé au réseau existant à proximité de l'entrée à la carrière de Chavanon.

A-6-2- Risques naturels

L'aménagement proposé respecte le principe de transparence hydraulique en préservant les zones d'expansion de crues.

La topographie relativement peu accidentée fait que la zone d'étude est peu soumise aux risques de mouvements de terrain.

Le projet est situé en zone de sismicité très faible mais non négligeable. Aucune secousse d'intensité supérieure à VIII n'a été observée.

A-6-3- Risques technologiques

Les risques technologiques concernent l'aléa des transports de matières dangereuses. Les itinéraires des RD 19 et RD 122 ne sont pas soumis à des risques majeurs de ce type au regard de l'implantation géographique de l'aménagement.

A-6-4- Incidences sur les fonctionnalités du milieu naturel

Les incidences de l'aménagement proposé sont de différents types et peuvent intervenir d'une part en phase travaux et d'autre part en phase d'exploitation.

Elles peuvent concerner :

- le patrimoine naturel (espaces naturels, faunes et flores),
- les milieux aquatiques,
- le fonctionnement écologique (déplacement de la faune).

Sur la zone d'étude, il n'y a pas de flore protégée recensée. A proximité de l'aménagement, le milieu naturel est essentiellement occupé par l'agriculture et est donc fortement anthropisé. On constate la présence de haies bocagères qui peuvent constituer des corridors écologiques pour le déplacement de la faune lorsque le réseau est dense et continu.

La proximité du ruisseau de l'Aize nécessite de définir ponctuellement la qualité de ces eaux. Une campagne de mesure et de prélèvement a été réalisée en 2003 lors de l'étude d'impact portant sur le projet d'aménagement de la ZAC de l'Aize. Cette campagne a mis en avant une bonne qualité hydrobiologique du ruisseau.

Du point de vue du fonctionnement écologique et au regard du faible impact du projet sur le milieu naturel, aucune diminution ou perturbation de population animal ne sera effective.

A-6-5- Incidences sur les activités agricoles

Le projet implique des emprises sur une exploitation agricole sans morcellements d'îlots.

Le projet nécessite donc l'acquisition de 1 415 m² de cette surface de terres agricoles. (une parcelle concernée)

A-6-6- Incidences sur les niveaux sonores et sur la qualité de l'air

Le projet porte sur un itinéraire existant et plus particulièrement sur la modification de deux carrefours proches .Aucune habitation n'existe à proximité Il n'engendre pas d'impact sur les niveaux de trafics et en conséquence sur les émissions sonores et la qualité de l'air ; aucune mesure compensatoire n'est à mettre en œuvre.

C - Estimation

Cette estimation est basée sur la mise en place de la structure GNT/GB3 sur PF2+ (soit un objectif de portance sur PST de 80 MPa).

Poste	Montant
Etudes préalables	3 000 € HT
Organisation de chantier et travaux préparatoires	12 000 € HT
Terrassement	65 000 € HT
Chaussées	110 000 € HT
Assainissement	12 000 € HT
Enfouissement réseaux	PM
Signalisations Horizontale et verticale	10 000 € HT
Dispositif de retenue	PM
Aménagements paysagers	PM
Divers (SPS, Contrôles etc..)	5 000 € HT
Total HT	217 000 € HT
TVA	43 000 €
Total TTC	260 000 € TTC

Nota :

- L' estimation est basée sur le marché à bons de commande des travaux d'entretien courants et de petits investissements sur routes départementales (lot Combrailles basé sur prix actualisés 2015)
- En réduisant l'objectif de portance de 80 à 50 MPa sur la PST, on augmenterait d'environ de 15 000 € TTC les dépenses du poste Chaussée.

D – Réseaux

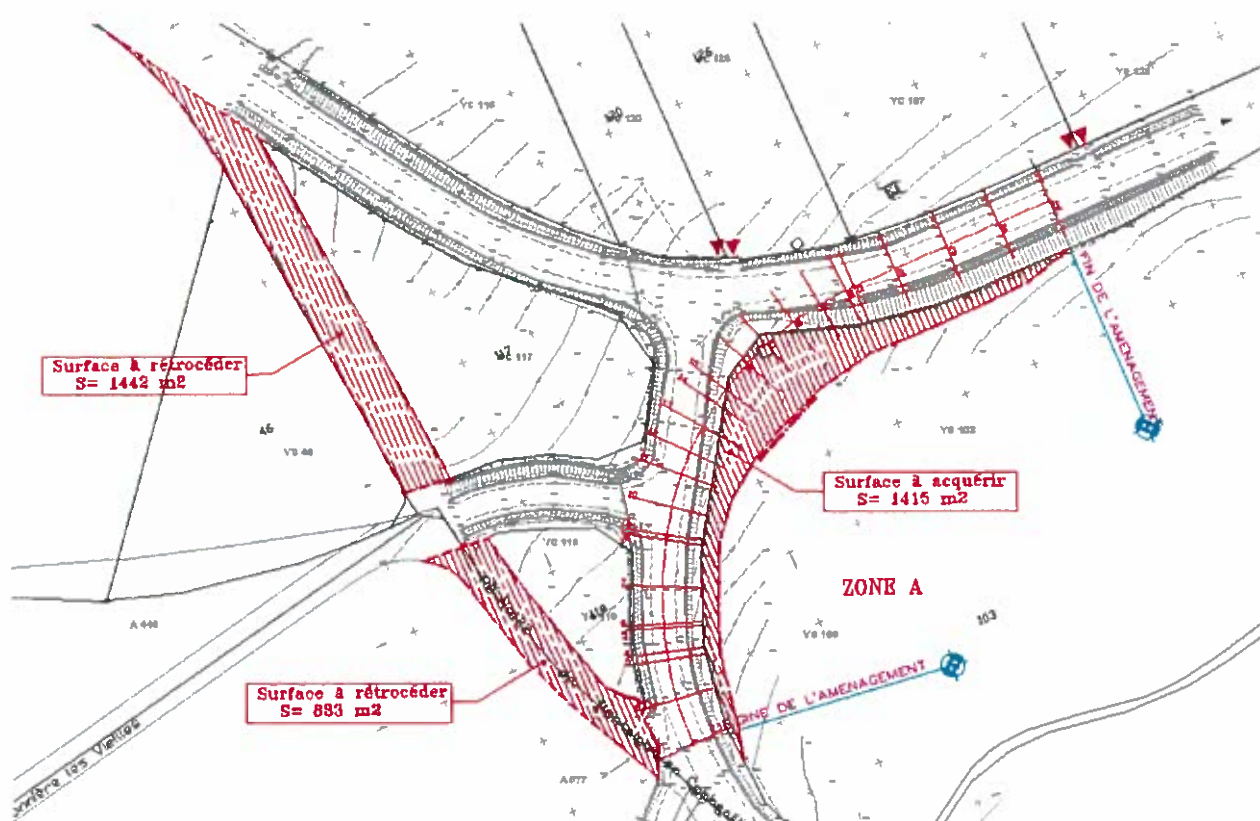
Lors des travaux d'élargissement de la RD 19 et de l'ouvrage hydraulique sur le ruisseau de l'Aize, seul un réseau existant de télécommunication a été recensé et devra être mis en conformité avec l'aménagement.

Préalablement aux travaux d'aménagement, les concessionnaires et exploitants de réseaux seront à nouveau consultés selon la procédure réglementaire pour le recensement et la protection des réseaux existants enterrés.

L'écoulement des fossés sera modifié en partie dans le cadre du projet mais n'affectera pas le principe de l'assainissement actuel.

E – Procédures à engager

- L'aménagement proposé n'a pas été intégré dans le périmètre du dossier de déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement initial de la RD.19 entre Manzat et Combronde dont l'arrêté date du 30 septembre 2008.
- Le projet est implanté en **zone A** (zones agricoles) du plan local d'urbanisme de Combronde. Les dispositions applicables à ce zonage permettent les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.
- Dès lors une négociation amiable devra être engagée pour l'acquisition d'une partie de la parcelle agricole n° YC103 à hauteur de 1 415 m². Avant la réalisation des travaux et à l'issue de la négociation, il sera proposé au propriétaire et à l'exploitant une convention d'occupation provisoire (prise de possession anticipée) de l'emprise en question.
- Dans le cadre des négociations, la rétrocession d'un délaissé routier départemental sera également à proposer aux propriétaires des parcelles contigües à celui-ci.
- Si la négociation amiable ne peut aboutir, une procédure d'expropriation serait nécessaire.



- Une procédure de demande d'examen au cas par cas devra être réalisée. Une étude d'impact pourra être nécessaire après consultation et avis des services de l'autorité environnementale.

F – Etudes complémentaires

Dans le cadre de l'aménagement proposé, des études techniques plus approfondies seront éventuellement à réaliser (géotechnique, ...).