

Annexe 7

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.

Le parti d'aménagement découle des études et décisions antérieures et notamment de l'analyse par les services du département des conditions de circulation et de sécurité des carrefours après l'aménagement.

Une déviation de Blot-l'Eglise a été réalisée en partenariat entre le Conseil Général et la société DURON SAS afin d'éviter la traversée du bourg par les camions desservant la carrière « les Boudines ». Cette déviation comprend une section « Sud » d'un linéaire de 1,25 km et une section « Nord » longue de 0,9km.

De même, la RD122 a fait l'objet d'un recalibrage pour améliorer la sécurité entre la carrière et la déviation Nord, soit 2,8km. La voie offre désormais une largeur de chaussée de 6,00m avec des accotements de 1,50m de part et d'autre.

Le parti pris de l'aménagement objet du présent dossier est donc de mettre en place les mêmes caractéristiques sur la RD16 et la RD99 entre la déviation Nord et la RD2144 qui se trouve être le prolongement de la RD122 en direction de la RD2144, axe structurant du département.

Les principales dispositions fixées pour définir le projet étaient donc les suivantes :

- appliquer des caractéristiques confortables sur la voie, conformes au profil adopté sur les routes départementales assurant la même fonction de desserte intra départementale ;
- sécuriser les échanges entre la RD16 et la RD99 avec les voies secondaires ;
- maintenir un assainissement pluvial simple et d'entretien aisé ;
- limiter les emprises en optimisant le tracé au plus près de l'axe existant.

La RD16 et la RD99 conserveront leur statut de routes départementales. En l'absence de délaissés routiers, il n'y a pas lieu de procéder à des déclassements de voies.

Les conditions d'exploitation de la RD16 et de la RD99 seront identiques à celles qui prévalent actuellement.

Les vitesses maximales autorisées seront maintenues, soit 80 km/h en section courante.

Le projet consiste en un aménagement sur place d'une voie existante. Il n'a pas donné lieu à l'établissement de solutions variantes.

Une alternative aurait pu être l'aménagement de la RD50 entre Blot-l'Eglise et Saint-Pardoux. Toutefois, cette solution a été écartée pour les motifs suivants :

- La RD50 comporte des pentes importantes et des virages très serrés dans le vallon du ruisseau de Sep ;
- La RD50 est située à l'Ouest du bourg et aurait impliqué le prolongement de l'une ou l'autre des déviations du bourg ;
- La RD50 débouche sur la RD2144 dans le centre de Saint-Pardoux en secteur urbain.

La section aménagée couvrira un linéaire global de 6,6 km entre la déviation de Blot-l'Eglise réalisée et le carrefour de la RD99 avec la RD2144.

La voie sera aménagée sur place : il n'y aura pas de création de sections nouvelles, ni de modifications substantielles du tracé routier.

Les emprises seront légèrement modifiées pour aménager des accotements de part et d'autre de la chaussée circulée afin d'améliorer les conditions de sécurité en dégagant la visibilité sur les abords et en permettant la reprise de contrôle d'un véhicule sortant de la voie.

Dans le but de réduire les nuisances aux usagers de la route et à la population locale, le chantier sera réalisé sous route barrée afin de réduire sa durée. Dans le même but, les apports en matériaux et les mouvements de terres (déblais/remblais) se feront dans un rayon de 5km :

- la terre végétale issue des décapages sera stockée en totalité sur place en bordure du chantier pour une remise en place après travaux de terrassements déblais/remblais.
- Les matériaux de déblais de qualité convenable seront mis en remblais au fur et à mesure des terrassements, les matériaux impropres seront évacués et déposés dans une décharge agréée à la charge du titulaire du marché des travaux.
- Les matériaux d'apport éventuels pour remplacement des matériaux impropres proviendront de la carrière des Boudines située à deux kilomètres du chantier et pour lequel le carrier participe financièrement au projet.

Une étude préalable à la déclaration d'utilité publique montre la présence de haies défensives (Corine biotope 84.2), de haies arborées et d'arbres seuls (Corine biotope 41). Les 4 250 m de haies arrachées sur la totalité du chantier (RD16 et RD99) sont uniquement des haies défensives qui sont composées d'ajoncs, aubépines, chênes, églantiers, érables champêtres, noisetiers, pruneliers et ronces. Ces haies abritent les espèces classiques des milieux bocagers avec la présence de grands rapaces. Il est prévu de replanter ces haies et de programmer les travaux d'arrachage en automne/hiver afin d'éviter la destruction des nidifications.

Le chantier nécessite l'abattage de 46 arbres sur la totalité de l'emprise du chantier soit 17 unités le long de la route départementale n°16 constitués d'arbres isolés qui sont situés dans les haies arrachées et 29 unités le long de la route départementale n°99 correspondant également à des arbres isolés dans les haies arrachées, pour quelques-uns situés dans les parcelles de chênaie/hêtraie et une plantation de douglas. Les arbres abattus seront compensés par la plantation d'espèces locales.

Une zone humide est située sur les parcelles ZH01 et ZH02 sur le territoire de la commune de Saint-Rémy de Blot. Elle se situe le long du petit « ruisseau », dans un pré et sert d'abreuvoir pour les bovins. Elle est entourée de prairie et le plante d'eau type jonc.



Celle-ci sera rétablie comme indiqué sur le plan ci-dessous :

