

## Annexe n° 3

### Mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et modalités de suivi associées. (Code de l'environnement)

Le projet de réalisation de deux créneaux de dépassement sur de la RN 147 au nord de Limoges sur les communes de Chamborêt et de Berneuil a été optimisé à chacune des étapes de son élaboration, avec la volonté constante d'avoir une infrastructure qui s'intègre au mieux dans son environnement, tant naturel qu'artificiel.

Les deux créneaux s'étendent sur un linéaire d'environ, 1,75 Km pour Chamborêt et 1,55 Km pour Berneuil.

Ces nouveaux itinéraires comprendront :

- Deux sections en tracé neuf à 2 x 2 voies d'environ 1,75 Km pour Chamborêt et 1,55 Km pour Berneuil
- Un carrefour supprimé au lieu-dit Lassale sur la commune de Berneuil ;
- Un carrefour déporté au lieu dit le Chatain sur la commune de Chamborêt.
- d'un ouvrage d'art mixte (passage inférieur) sur la commune de Chamborêt, qui servira de passage agricole et à la moyenne faune.
- Deux itinéraires parallèles aux deux créneaux de dépassements pour les véhicules non autorisés à circuler sur les créneaux

Les principaux objectifs assignés au projet, au regard des enjeux à la fois des deux territoires traversés mais aussi de ceux liés à l'aménagement durable du pays concernent le confort et la sécurité des usagers du tronçon :

- Fiabilisation du temps de parcours grâce à de nouvelles possibilités de dépassement notamment de poids lourds ;
- Apaiser les comportements pour permettre de limiter le nombre de dépassements dans des zones non appropriées ;
- Contribuer à l'amélioration des conditions de déplacement entre Poitiers et Limoges.

Cette annexe présente par grandes thématiques (eau, milieu naturel, agriculture, cadre de vie, chantier, gouvernance, etc...) les mesures prévues par le maître d'ouvrage et destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits, ainsi que leurs modalités de suivi. Ces mesures seront mises en œuvre lors de la réalisation du projet.

## I. Mesures en phase d'exploitation

### a) Climat

Concernant les émissions du trafic routier, la quantité moyenne de GES produite par jour à l'état projet est de 8 526 kCO<sub>2</sub> eq (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O réunis) en 2043 soit 221 kCO<sub>2</sub> eq de plus que sans le projet à la même période. Le CO<sub>2</sub> est le principal GES émis.

La réduction des gaz à effet de serre doit passer par une décarbonisation du parc automobile.

### **b) Milieu physique Topographie/sol**

L'implantation de la voirie nouvelle se fera au plus près de la topographie actuelle. Seul le passage inférieur mis en place sur la commune de Chamborêt nécessitera des mouvements de terres conséquents.

#### **Qualité des sols**

Le risque d'altération de la qualité des sols est lié aux rejets d'eaux pluviales de la plateforme routière vers le milieu naturel ou au risque de déversement accidentel de matières dangereuses transportées par voie routière. L'utilisation de produits phytosanitaires et la pollution saline saisonnière (entretien hivernal) dans une moindre mesure peuvent également générer une pollution.

#### **Mesure de réduction**

##### **Traficabilité :**

La couche de forme et les structures de chaussée seront adaptées au niveau de trafic attendu et à la portance des sols d'assise.

Un réseau de drainage sera par ailleurs réalisé au besoin afin d'éviter les remontées de nappe.

##### **Pollution :**

Les mesures définies ci-après concernant les eaux souterraines et superficielles permettront de limiter les risques de pollution sur les sols.

L'utilisation de produits phytosanitaires sera par ailleurs proscrite.

#### **Eaux superficielles/Gestion des eaux pluviales**

##### **Impacts qualitatifs :**

Les risques d'altération de la qualité des eaux superficielles sont liés aux rejets directs des eaux pluviales de la plateforme routière vers le milieu naturel ou au risque de déversement accidentel de matières dangereuses transportées par voie routière. L'utilisation de produits phytosanitaires et la pollution saline saisonnière (entretien hivernal) dans une moindre mesure peuvent également générer une pollution.

#### **Mesures de réduction pour les impacts qualitatifs**

Le projet prévoit la collecte et l'acheminement des eaux pluviales de la plateforme routière vers des bassins de rétention où un traitement par décantation et un rejet à débit limité vers le milieu naturel sera mis en place.

Concernant la pollution accidentelle, elle pourra être confinée dans les bassins de rétention. Les ouvrages seront systématiquement curés après une pollution accidentelle. Une remise en état de tous les ouvrages de collecte et de traitement concernés par la pollution sera effectuée.

Enfin, les services techniques du Département assureront une utilisation raisonnée des sels en matière d'entretien hivernal de la chaussée.

L'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des accotements est proscrite.

##### **Impacts quantitatifs :**

Dans les bassins versants traversés, le projet peut constituer un barrage où s'accumuleront les eaux de ruissellement lors des épisodes pluvieux. Par ailleurs, l'imperméabilisation

d'importantes surfaces peut engendrer une augmentation des volumes d'eau de ruissellement (risque de saturation des réseaux exutoires artificiels ou naturels).

#### **Mesures de réduction pour les impacts quantitatifs**

L'écoulement des bassins versants naturels seront rétablis par l'intermédiaire de la création de fossés de collecte qui achemineront les eaux vers les bassins de rétention.

#### **Eaux souterraines**

##### **Impacts qualitatifs :**

Les risques d'altération de la qualité des eaux souterraines sont liés, tout comme pour les eaux superficielles, aux rejets directs des eaux pluviales de la plateforme routière vers le milieu naturel, ou au risque de déversement accidentel de matières dangereuses transportées par voie routière, les pollutions atteignant ensuite les eaux souterraines par infiltration

##### **Mesures de réduction**

Les mesures présentées pour les eaux superficielles permettront de limiter les impacts du projet sur les eaux souterraines.

##### **Impacts quantitatifs :**

En fonction de la hauteur de la nappe, le projet peut provoquer une modification des écoulements souterrains au niveau de l'ouvrage d'art souterrain passant sous le créneau de Chamborêt.

Cet impact reste à définir au stade d'autorisation loi sur l'eau. Un suivi piézométrique a été mis en place.

#### **c) Risques majeurs**

##### **Risques naturels**

Risque de dégradation de la chaussée suite à des mouvements de terrain (retrait/gonflement des argiles).

La conception du projet prendra en compte les risques naturels afin d'assurer la pérennité et l'intégrité des aménagements réalisés.

##### **Risques technologiques**

Le risque TMD existe déjà sur la RN147. Le projet tend à diminuer le risque d'accident en sécurisant les dépassements.

Les bassins de collecte des eaux pluviales sont équipés d'un système de confinement de la pollution accidentelle.

#### **d) le milieu naturel**

##### **Habitats, Flore et Faune**

Le projet de deux créneaux de dépassement sur de la RN147 au nord de Limoges sur les communes de Chamborêt et de Berneuil s'inscrit au sein de milieux riches et variés, les aires d'étude étant notamment traversées par des corridors de milieux humides et des milieux boisés.

Le projet de deux créneaux entraîne :

- une destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces protégées ;

- une destruction d'individus d'espèces protégées (collision d'individus, entretien et piétinement des milieux) ;
- une perturbation (Dérangement de la faune) ;
- des fonctionnalités écologiques (rupture de corridors écologiques, fragmentation d'habitat) ;
- une altération biochimique des milieux (pollution chimique accidentelle des milieux).

#### **Mesures d'évitement**

Stratégie d'évitement des enjeux écologiques intégrée à la conception du projet

#### **Mesures de réduction**

- Aménagement de passages sécurisés pour la faune
- Adaptation des ouvrages hydrauliques aux enjeux écologiques
- Réaliser un entretien raisonné des abords de l'aménagement
- Adaptation écologique des bassins routiers pour éviter les mortalités d'amphibiens
- Adaptation du plan paysager pour éviter les collisions routières avec la faune

#### **Mesure d'accompagnement**

Conservation et déplacement de la banque de graines de la petite amourette.

#### **e) Paysage**

Le projet entraîne :

- Des modifications sur la topographie ;
- La suppression de structures bâties et végétales existantes ;
- Des coupures physiques sur les structures boisées, les milieux humides et talwegs, les voies utilisées et les chemins de randonnées

Les projets d'aménagement sur les deux secteurs s'attachent à préserver les caractéristiques et éléments structurants du paysage Limousin pour permettre une intégration optimale de l'infrastructure dans le territoire environnant.

Ce projet paysager tient compte de la trame végétale existante :

- Haies bocagères ;
- Bosquets ;
- Prairies.

#### **f) Occupation du sol**

##### **Agriculture**

Le projet impactera plusieurs exploitations agricoles à hauteur de 1 à 2% de leur SAU pour Berneuil et de 1 à 5% pour Chamborêt. Impacts sur les aménagements lourds et légers des exploitations.

Le projet n'est pas soumis à la compensation agricole collective, car il n'est pas soumis à étude d'impact de manière systématique.

#### **Mesures de réduction**

- Rétablissement des aménagements lourds et légers des îlots traversés (drainage, clôture, distribution d'eau pour les troupeaux...)
- Rétablissement des circulations agricoles en concertation avec les principaux intéressés

### **Foret**

Le Sud de la zone d'étude de Chamborêt comporte un massif boisé de conifères. Les emprises travaux du projet impacteraient ce boisement à hauteur de 1,723 ha.

Une autorisation de défrichement sera à réaliser au stade d'autorisation. Une stratégie de compensation sera mise en place et mutualisée avec les impacts écologiques que le projet occasionne sur les chiroptères, les insectes saproxylophage et les amphibiens.

### **g) Circulation et déplacements**

#### **Accès riverains et agricoles**

Les accès riverains et agricoles seront impactés par le projet.

Des itinéraires de substitution seront réalisés pour maintenir les accès riverains et agricoles en concertation avec les intéressés.

Pour rétablir l'accès à Fianas (créneau de Chamborêt), un passage inférieur sera construit sous le nouveau créneau de dépassement.

#### **Trafic**

L'aménagement d'un créneau de dépassement dans chaque sens de circulation améliorera les conditions de dépassement sur la RN147.

Les évolutions entre l'option de référence et de projet sont de 2 à 4%.

Le projet ne consistant pas en la création d'une nouvelle infrastructure, les reports de trafics depuis d'autres itinéraires sont limités, de même que les impacts sur le réseau local.

### **h) Cadre de vie**

#### **Qualité de l'air**

Les simulations numériques de la dispersion atmosphérique des émissions provenant du trafic routier n'ont pas fait apparaître que le projet est susceptible de provoquer une dégradation de la qualité de l'air.

En effet, les augmentations obtenues pour les oxydes d'azote (polluants traceurs) sont très faibles, surtout par rapport aux critères réglementaires.

Aussi, il est possible de conclure que le projet n'est pas de nature à dégrader la qualité de l'air.

#### **Environnement sonore**

L'ensemble des habitations est en ambiance sonore modérée après réalisation du projet.

Les niveaux sonores au niveau des habitations concernées sont bien en deçà des seuils réglementaires.

Le maître d'ouvrage n'est pas tenu de prévoir de dispositifs acoustiques particuliers.

Cependant, dans un cadre volontariste, 2 habitations au niveau du Châtain pourront bénéficier d'un dispositif acoustique afin de réduire le niveau de bruit à 65 dB de jour et 60 dB de nuit. (maisons identifiées point noir bruit)

## **II. Mesures en phase travaux**

### **a) Milieu physique**

#### **Climat**

La réalisation de la phase travaux entraînera l'émission de 2 150 tonnes équivalent CO2 pour la section Chamborêt et 2 420 tonnes équivalent CO2 pour la section Berneuil.

Les émissions les plus importantes sont dues à la fabrication de l'enrobé nécessaire aux couches de fondation / base / roulement.

#### **Mesures de réduction**

Le chantier sera géré suivant des critères « chantiers propres ». Les objectifs de réduction visent à limiter les impacts environnementaux (consommations de ressources et nuisances sur la qualité de l'air, émissions de polluants atmosphériques, production de déchets, etc.). Par ailleurs, les mesures définies en faveur de la qualité de l'air limiteront l'impact du chantier sur le climat (limitation des émissions de poussières, utilisation d'engins homologués, etc.).

#### **Topographie**

L'altimétrie du projet est calée au plus près du terrain naturel. Les travaux généreront des modifications du relief actuel de manière temporaire (stockage des matériaux avant utilisation ou évacuation, réalisation de terrassements de faible profondeur pour l'implantation du projet).

Stabilité des sols : pas de contrainte spécifique lié à la stabilité des sols. Les volumes de déblais sont estimés à 35 000 m<sup>3</sup>, tandis que les volumes de remblais sont estimés à 30 000 m<sup>3</sup>.

#### **Mesures de réduction**

Topographie : Réalisation de zones de stockage temporaires avant évacuation ou réutilisation des matériaux au sein des emprises travaux ou de sites proches du chantier

Stabilité des sols : les études géotechniques ultérieures permettront de déterminer les modalités de réalisation du projet. Des mesures seront définies pour assurer la stabilité des aménagements.

Les déblais seront autant que possible réutilisés sur site en remblais selon leur qualité et les volumes produits

#### **Eaux souterraines**

À ce stade, les études ne permettent pas d'évaluer la nécessité de pompages pendant les travaux. Le risque de remontée de nappe est jugé plutôt faible sur les deux créneaux et les terrassements en profondeur se limitent à l'ouvrage d'art (passage inférieur) prévu sur le créneau de Chamborêt et les bassins de rétention

#### **Mesures de réduction**

- Mise à sec du fond de fouille si nécessaire : Un suivi piézométrique sur 12 mois est mis en place afin d'étudier la hauteur de la nappe et caractériser le risque de pompage de celle-ci.
- Suivi de la nappe pendant la mise à sec du fond de fouille si elle s'avère nécessaire ;
- Comblement des piézomètres (si implantation de nouveaux) dans le respect de la réglementation en vigueur ;
- Mesures prises pour préserver la qualité des eaux (voir Eaux superficielles).

#### **Eaux superficielles**

Les phases de travaux peuvent générer des apports solides (pollution mécanique) ou liquides (pollution chimique) susceptibles de modifier l'équilibre des milieux aquatiques superficiels, puis souterrains lorsque ceux-ci sont en relation.

Ce risque peut être attribué aux dépôts de matériaux excédentaires, aux déversements accidentels de produits, au stockage des déchets, etc.

Seul un talweg est présent et traverse la RN147 au niveau de la section de Chamboret

### **Mesures de réduction**

- Aucun rejet direct dans le talweg ;
- Eaux de nettoyage collectées et décantées, les boues de vidange seront évacuées ;
- Gestion des eaux pluviales : réalisation au plus tôt des ouvrages de gestion des eaux pluviales (pour gestion des eaux pluviales du chantier).

Dans le cas contraire, réalisation de fossés et bassins provisoires ;

- Végétalisation rapide des sols mis à nu ;
- Système de filtration adaptés aux conditions du chantier ;
- Étanchéification des zones d'entrepôt des matériaux, de ravitaillement et de stockage des engins. Ces zones seront situées hors secteurs sensibles (enjeux environnementaux) ;
- Utilisation de matériel et d'engins homologués ;
- Plan d'intervention en cas de pollution accidentelle, intégré au SOPRE ;
- Remise en état après travaux

### **Zones humides**

Les travaux provoquent la perte totale de 1,08 ha (2 ZH totalement détruites ; 4 ZH partiellement impactées) ainsi que le remblaiement de ces zones humides.

### **Mesures de réduction**

Voir milieu naturel

### **Mesures de compensation**

Les impacts résiduels sont non négligeables et doivent être compensés. Les mesures compensatoires doivent répondre aux trois principes suivants :

- Proximité géographique ;
- Additionalité ;
- Équivalence fonctionnelle.

### **b) Risques majeurs**

#### **Risques naturels**

Les risques naturels sont limités sur les zones d'étude.

Le projet est peu vulnérable à des incidents liés à des risques naturels.

### **Mesures de réduction**

La conception du projet prendra en compte les risques naturels présents afin de ne pas aggraver la situation mais également d'assurer la pérennité du projet.

### **Risques industriels**

Le risque de transport de matière dangereuse est le seul risque identifié sur les zones d'étude. C'est un risque déjà existant que le projet vient à diminuer puisqu'il sécurise les dépassements, limite les entrées et sorties directes sur la route et interdit l'usage de la route aux usagers fragiles, potentiellement sources d'accidents.

### **c) Milieu naturel**

#### **Habitats et flore**

- Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces protégées ;

- Destruction d'individus d'espèces protégées (collision d'individus, entretien et piétinement des milieux) ;
- Perturbation (Dérangement de la faune) ;
- des fonctionnalités écologiques (rupture de corridors écologiques, fragmentation d'habitat) ;
- Altération biochimique des milieux (pollution chimique accidentelle des milieux).

#### **Mesures de réduction**

- Adapter les dates de travaux de préparation des sites en fonction des exigences écologiques des espèces ;
- Pose de barrière anti-petite faune sur les bordures du chantier ;
- Privilégier les travaux à partir de la route existante et définir la localisation des installations de chantier en fonction du patrimoine naturel ;
- Réduire ponctuellement l'emprise des travaux et mettre en défens les arbres favorables au Pique-prune et aux chiroptères situés à proximité ;
- Repérer, conserver et déplacer les grumes habitées par des chauves-souris ou des insectes saproxylophages patrimoniaux ;
- Déconstruction de bâtiment adapté à la présence de gîte à chiroptères ;
- Enlèvement des habitats de refuge et déplacement des espèces ;
- Plan de lutte contre les espèces végétales invasives ;
- Prévention et gestion des pollutions chroniques ou accidentelles en phase chantier ;
- Gestion des eaux de pompage et de ruissellement en phase chantier ;
- Gérer les poussières ;
- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue.

#### **d) Paysage**

En phase travaux, les impacts sur le paysage sont dus essentiellement aux travaux eux-mêmes, générés par des aires de chantier, le stockage des matériaux et matériels, les terrassements et les réaménagements provisoires de voiries et d'espaces publics nécessaires à la réalisation des travaux.

Ces impacts relativement négatifs, mais ordinaires lors de tout chantier, sont concentrés sur la période de travaux. Ils ne peuvent être limités que par des moyens raisonnables du point de vue de la perception visuelle.

#### **Mesures de réduction:**

Les riverains du chantier devront être tenus informés de la nature du chantier, de sa durée prévisible et des nuisances occasionnées.

À la fin du chantier, les entreprises assureront le répli de leurs matériels, le démontage des bases de vie, le nettoyage et la remise en état du site.

Durant les travaux, un contrôle régulier du maintien de l'état de propreté des abords du chantier sera effectué.

#### **e) Agriculture**

La phase de travaux peut entraîner une perte de foncier agricole supplémentaire par rapport à la phase exploitation.

Les circulations agricoles peuvent être interrompues ou perturbées.

#### **Mesures de réduction**



Les riverains du chantier devront être tenus informés de la nature du chantier, de sa durée prévisible et des nuisances occasionnées.

À la fin du chantier, les entreprises assureront le repli de leurs matériels, le démontage des bases de vie, le nettoyage et la remise en état du site.

Durant les travaux, un contrôle régulier du maintien de l'état de propreté des abords du chantier sera effectué

## **f) Milieu humain**

### **Population**

Les travaux peuvent constituer une nuisance pour les riverains (bruit, émission de poussière, perturbation du trafic et des accès)

### **Mesures de réduction**

Une information préalable des collectivités et des riverains associés à une communication durant tout le déroulement du chantier permet une meilleure acceptation des nuisances engendrées par celui-ci. Les riverains seront donc régulièrement tenus informés de l'avancée du chantier

### **Habitat**

Le projet impactera une maison au lieu-dit le Chatain qui sera acquise et démolie pour la réalisation d'un itinéraire de substitution.

## **g) Déplacements**

### **Trame viaire**

La RN 147 existante continue de supporter le trafic pendant la phase de travaux et conserve sa vocation de desserte. Les raccordements sont réalisés dans un premier temps, avant mise en service du créneau. Le créneau est réalisé dans un second temps et, par conséquent, hors circulation.

Les localités proches du chantier pourraient voir augmenter la circulation de poids lourd.

### **Mesures de réduction**

Les entreprises de travaux devront prévoir, préalablement au démarrage du chantier, un plan de gestion logistique reprenant :

- Les itinéraires poids lourds ;
- L'organisation de la circulation sur la voie publique (modification ponctuelle et temporaire du plan de circulation) ;
- La méthode d'identification des engins du chantier (signalétique propre, badge etc);
- L'organisation des stationnements ;
- Le cheminement du personnel en dehors des zones chantier.

### **Accès riverains**

Les accès riverains seront perturbés durant les travaux.

### **Mesures de réduction**

Les accès riverains seront maintenus pendant toute la durée des travaux.

### **Transports en communs**

Aucun réseau ferré ne se situe au droit des emprises du projet. Il n'y aura aucune incidence sur le réseau ferré.

La circulation des lignes 28 et 81 empruntant la RN147 pourrait être perturbée.

#### **Mesures de réduction**

Les lignes circulant sur les deux zones de travaux seront maintenues.

#### **Accès des véhicules de secours**

#### **Mesures de réduction**

L'accès des services publics et de secours sera toujours maintenu en tous lieux. Pendant les heures de travail, le personnel est toujours présent en cas d'urgence pour dégager les voies de chantier qui peuvent être empruntées par les véhicules de secours.

#### **Modes actifs**

Les travaux sont susceptibles de modifier les conditions de cheminement des riverains circulant à pied ainsi que le cheminement des piétons empruntant le chemin de randonnée de la « tombe du marchand » au Sud du créneau de Chamborêt

#### **Mesures de réduction**

-Aménagements provisoires mis en place pour la sécurité des riverains (itinéraires sécurisés, etc.) ;

-Maintien d'un cheminement piéton pour le chemin de randonnée ;

La continuité ou la proposition de cheminements alternatifs pour les piétons et les cyclistes sera assurée pendant toute la durée du chantier. Toutes les mesures nécessaires seront prises afin d'éviter les accidents des passants et des riverains ;

-Actions de communication et de sensibilisation des riverains ;

### **f) Cadre de vie**

#### **Qualité de l'air**

Les travaux de construction peuvent polluer l'environnement (gaz d'échappement des engins de chantier, émissions de poussières, émissions de solvants, émissions d'HAP, etc.).

Selon le type et la taille du chantier, les effets sont très limités à la fois géographiquement et dans le temps.

Néanmoins, sur un grand chantier avec une activité longue et intensive, ils peuvent s'avérer non négligeables.

#### **Mesures de réduction**

-Utilisation de carburants « propres » en remplacement du diesel dans la mesure du possible ;

-Utilisation de filtre à particules pour les engins utilisant du diesel ;

-Entretien régulier des machines ;

-Sensibilisation du personnel de chantier ;

-Réduction des émissions de poussières : humidification du terrain pour empêcher l'envol de poussière par temps sec en phase de terrassement, bâchage systématique des camions, utilisation de goulottes pour le transfert de gravats, mise en place de dispositifs d'arrosage lors de toute phase ou travaux générateurs de poussières ;

-Réduction des émissions de COV et HAP : choix des produits contenant peu ou pas de solvants, fermeture des pots immédiatement, emploi de bitume à faible taux d'émission de polluants atmosphériques...

-Une attention particulière sera portée aux risques d'engendrer une mobilisation des polluants et au risque d'inhalation de gaz des sols par les ouvriers et riverains du site ;

-Le maître d'œuvre complétera le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) par des dispositions concernant le déroulement du chantier, visant à limiter les nuisances propres à celui-ci (bruit, poussière, etc.).

### **Environnement sonore**

En effet, en phase travaux, les déplacements et l'utilisation des engins peuvent être une cause non négligeable de bruit.

### **Mesures de réduction**

De manière générale, les entreprises devront mettre en œuvre le maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage.

Au minimum, les dispositions suivantes seront prises en vue de réduire les nuisances sonores des travaux :

-L'adoption d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit, correctement entretenus et disposant de certificats de contrôle ;

-Le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux (éviter les zones pavillonnaires, les établissements sensibles, ...);

-L'adaptation des matériels et modes opératoires des travaux ;

-Autres dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, capotage du matériel bruyant, etc.

Le réemploi des matériaux sur place permet également de limiter la circulation des engins et donc de limiter également les nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air.

Par ailleurs, les entreprises qui réaliseront les travaux devront déposer en mairie et à la préfecture, un mois avant le démarrage des travaux, un dossier « bruit de chantier » qui présentera les mesures envisagées pour atténuer le bruit.

Les horaires de chantier seront définis conformément aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur.

De plus, une programmation horaire adaptée sera mise en œuvre notamment pour les opérations les plus bruyantes.

Les riverains et les actifs seront tenus informés de la durée et du rythme des travaux.

## **III. Gouvernance de l'opération**

### **a) Organisation générale**

Le dispositif de gouvernance existant, mis en place depuis les études d'opportunité, sera maintenu jusqu'à la fin des études et durant la réalisation des travaux. Il s'appuie à ce jour sur un comité de suivi réunissant le Préfet de la Haute-Vienne, les élus parlementaires et sénateurs, la Région, le Département, les communes de Chamborêt, de Berneuil, les représentants des chambres consulaires (CA, CCI, CMA), la SAFER, Limousin Nature Environnement ), des établissements publics et services de l'État ainsi que le maître d'ouvrage délégué (DIR Centre-Ouest). Cette instance continuera d'être réunie autant que nécessaire, pour permettre d'échanger sur les principales orientations à donner à l'opération

pendant la phase post-DUP.

Par ailleurs, la DIR Centre-Ouest pourra, lors des phases ultérieures à la DUP réaliser des réunions de travail thématiques.

Un dossier des engagements de l'État sera rédigé, conformément au guide méthodologique préconisée par le ministère pour les projets routiers, qui comportera :

- Une présentation succincte de l'opération ;
- Un rappel des procédures avant et après Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ;
- L'ensemble des engagements dans le domaine de l'environnement sous la forme d'une approche thématique, sur un plan général d'abord (mesures générales), de manière localisée ensuite (mesures locales) ;
- La traduction cartographique des mesures préconisées pour traiter les principaux enjeux recensés.

Ce cahier des engagements résultera :

- Des engagements contenus dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique et dans l'étude d'impact y figurant ;
- De la prise en compte des recommandations contenues dans l'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD ;
- Des réponses aux recommandations du commissaire enquêteur ;
- Du présent document.

Un comité de suivi des engagements de l'État, pour veiller au respect des mesures consignées dans le dossier des engagements de l'État, sera mis en place par le Préfet du Département de la Haute-Vienne. Ce comité, composé de représentants de l'État, des collectivités locales concernées, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs, s'assurera du respect des engagements de l'État, tant au niveau des études que des travaux.

Il pourra se réunir selon le rythme suivant :

- Une première fois pour la présentation du dossier des engagements de l'État avant que les principales dispositions ne soient arrêtées ;
- Une deuxième fois avant le démarrage des travaux ;
- Une troisième fois dans l'année qui suit la mise en service du projet pour la présentation du bilan intermédiaire environnemental ;
- Une quatrième fois pour prendre connaissance du bilan environnemental des aménagements réalisés (entre 3 et 5 ans après la mise en service) et s'assurer qu'ils correspondent bien aux objectifs fixés.

## **b) Mise en œuvre et suivi des engagements de l'État**

### **Avant le commencement des travaux**

Le maître d'ouvrage établira une synthèse de toutes les mesures et dispositifs de suivi retenus à l'issue de l'ensemble des procédures. Elle sera transmise au comité de suivi. Elle servira de référence pour la mise au point des Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE), le suivi des travaux, les contrôles de conformité avant mise en service. Le maître d'ouvrage identifiera les précautions particulières en phase chantier.

### **Pendant les travaux**

Le contrôle de conformité sera réalisé par le coordonnateur environnemental sous la

responsabilité du maître d'ouvrage. Ce contrôle vise à s'assurer que les engagements consignés dans le dossier des engagements ainsi que la synthèse finale des mesures relevant du maître d'ouvrage ont bien été tenus.

### **Suivi des engagements de l'État**

Les suivis et bilans permettent, grâce à une observation sur le long terme des effets des projets routiers, d'évaluer l'efficacité et la pérennité des mesures mises en œuvre, d'effectuer le cas échéant les mesures correctrices et réajustements du projet nécessaires, et, plus globalement, de tirer les enseignements utiles à l'amélioration de la qualité des projets routiers. L'ensemble des suivis en phase travaux et en phase exploitation décrits au sein du présent document sera présenté lors des comités de suivi.

