



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PRÉFECTURE DE HAUTE-VIENNE
Arrêté n° 2021-90 du 11 août 2021

déclarant d'utilité publique le projet de création de deux créneaux de dépassement sur la RN 147 sur le territoire des communes de Chamborêt et de Berneuil, classant au statut de route nationale le nouvel aménagement, déclassant la voirie nationale et reclassant dans la voirie communale de Berneuil et Chamborêt la section de l'ancien tracé de la RN147 et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin en Marche.

Le préfet de la Haute-Vienne
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code général de la propriété des personnes publiques ;
- Vu** le code rural et de la pêche maritime ;
- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code de la voirie routière ;
- Vu** le plan local d'urbanisme de la commune de Chamborêt ;
- Vu** le règlement national d'urbanisme régissant la commune de Berneuil en l'absence du plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin en Marche approuvé ;
- Vu** le bilan de la concertation publique menée au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme arrêté par le préfet de la Haute-Vienne en date du 23 avril 2019 ;
- Vu** l'avis de la directrice départementale des finances publiques en date du 24 février 2021 ;
- Vu** l'avis du centre régional de la propriété forestière Nouvelle - Aquitaine en date du 07 janvier 2021 ;
- Vu** l'avis de la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne en date du 10 novembre 2020 ;
- Vu** l'avis délibéré n° 2020-59 du 16 décembre 2020 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable sur la création de deux créneaux de dépassement sur la RN 147, joint au dossier d'enquête publique ;
- Vu** le procès verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 06 janvier 2021 et portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Chamborêt et de Berneuil ;
- Vu** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ;
- Vu** la décision du vice-président du tribunal administratif de Limoges du 11 janvier 2021 désignant le commissaire enquêteur ;

Vu l'arrêté DL/BPEUP n°17-2021 du 01 mars 2021 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de deux créneaux de dépassement sur la RN 147 sur le territoire des communes de Berneuil et de Chamborêt ; à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin en Marche ; au déclassement de la voirie nationale et reclassement dans la voirie communale de Berneuil et Chamborêt de la section de l'ancien tracé de cette route, et au classement en route nationale du nouvel aménagement ;

Vu le dossier de l'enquête publique unique à laquelle il a été procédé du 22 mars 2021 au 23 avril 2021 ;

Vu le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur en date du 20 mai 2021 ;

Vu la délibération du conseil municipal de Chamborêt en date du 15 juin 2021 portant un avis favorable sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chamborêt ;

Vu le courrier du président de la communauté de communes du Haut Limousin en Marche reçu le 12 juillet 2021 en préfecture précisant qu'il émet un avis favorable sur la mise en compatibilité du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin en Marche applicable sur la commune de Berneuil, et d'autre part, indiquant que le conseil communautaire ne délibérera pas durant le délai des deux mois prévu à l'article R153-14 du code de l'urbanisme ;

Vu les quatre annexes au présent arrêté relatives au plan général des travaux (1), aux motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet (2), aux mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées (3), ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (4) ;

Considérant les avis favorables assortis de recommandations du commissaire enquêteur dans le cadre des enquêtes publiques sur l'utilité publique du projet avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Berneuil et Chamborêt, et sur le déclassement de la voirie nationale et reclassement dans la voirie communale de Berneuil et Chamborêt de la section de l'ancien tracé de cette route, et au classement en route nationale du nouvel aménagement ;

Considérant que pour l'intérêt et le confort de l'utilisateur, le projet procurera une meilleure gestion du temps de parcours grâce à de nouvelles possibilités de dépassement, ainsi qu'un apaisement des comportements pour permettre de limiter le nombre de dépassements dans des zones non appropriées ;

Considérant que le projet répond à l'objectif d'améliorer la desserte du territoire à l'échelle de l'axe Poitiers-Limoges, ainsi que de contribuer à la fluidification du trafic routier et à l'amélioration des conditions de sécurité pour les usagers ;

Considérant que les travaux de création de deux créneaux de dépassement sur la RN 147 au nord de Limoges sur les communes de Chamborêt et de Berneuil, classant au statut de route nationale ces deux nouveaux aménagements et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin en Marche, présentent un caractère d'utilité publique.

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Vienne,

Arrête :

Article premier :

Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires à la création des deux créneaux de dépassement au nord de Limoges sur la RN 147 sur le territoire des communes de Chamborêt et de Berneuil, conformément au plan général des travaux figurant à l'annexe 1 au présent arrêté.

Article 2 :

Conformément au 3° de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe 2 au présent arrêté expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet.

Article 3 :

Les expropriations éventuellement nécessaires à la réalisation de l'opération projetée devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la publication du présent arrêté.

Article 4 :

Conformément aux dispositions de l'article L.122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsqu'une opération déclarée d'utilité publique est susceptible de compromettre la structure d'une exploitation agricole, le maître de l'ouvrage participe financièrement à la réparation des dommages dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, et L. 352-1 du code rural et de la pêche maritime.

Article 5 :

Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, l'annexe 3 mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées. Les études de conception détaillée préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées dans le cadre d'arrêtés ultérieurs, pris en application des articles L. 181-1 à L. 181-31 du code de l'environnement.

Article 6 :

Le présent arrêté emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin en Marche applicable sur la commune de Berneuil, conformément aux plans et documents figurant à l'annexe 4 au présent arrêté.

Il fera l'objet, en application de l'article R153-20 du code de l'urbanisme, des mesures de publicités et d'information édictées à l'article R153-21 du même code.

Article 7 :

A l'issue des travaux, le statut de route nationale est attribué à l'aménagement nouvellement créé. A sa mise en service, un arrêté préfectoral sera pris pour interdire l'accès aux créneaux de dépassement à la circulation :

- aux piétons ;
- aux cavaliers ;
- aux cycles ;
- aux animaux ;
- aux véhicules à traction non mécanique ;
- aux véhicules à propulsion mécanique non soumis à immatriculation ;
- aux cyclomoteurs soumis à immatriculation ;
- aux tricycles et quadricycles à moteurs ;
- aux tracteurs, matériels agricoles et matériels de travaux publics visés à l'article R138 du code de la route.

Article 8 :

Dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté, il peut être introduit un recours :

-soit gracieux adressé au préfet de la Haute-Vienne, 1 rue de la préfecture – CS 93113 – 87031 Limoges cedex 1 ;

-soit hiérarchique adressé au ministre de la Transition écologique ;

Dans les deux cas, le silence de l'administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de deux mois.

-soit contentieux devant le tribunal administratif de Limoges, 1 cours Vergniaud CS 40410 87011 Limoges cedex, et à compter du 1^{er} septembre 2021 au 2 cours Bugeaud, CS 40410 87011 Limoges cedex. Ce recours peut être déposé sur l'application internet Télérecours citoyens, en suivant les instructions disponibles à l'adresse suivante : www.telerecours.fr

Après un recours administratif gracieux ou hiérarchique, le délai du recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un des recours.

Tout recours doit être adressé en recommandé avec accusé de réception.

Article 9 :

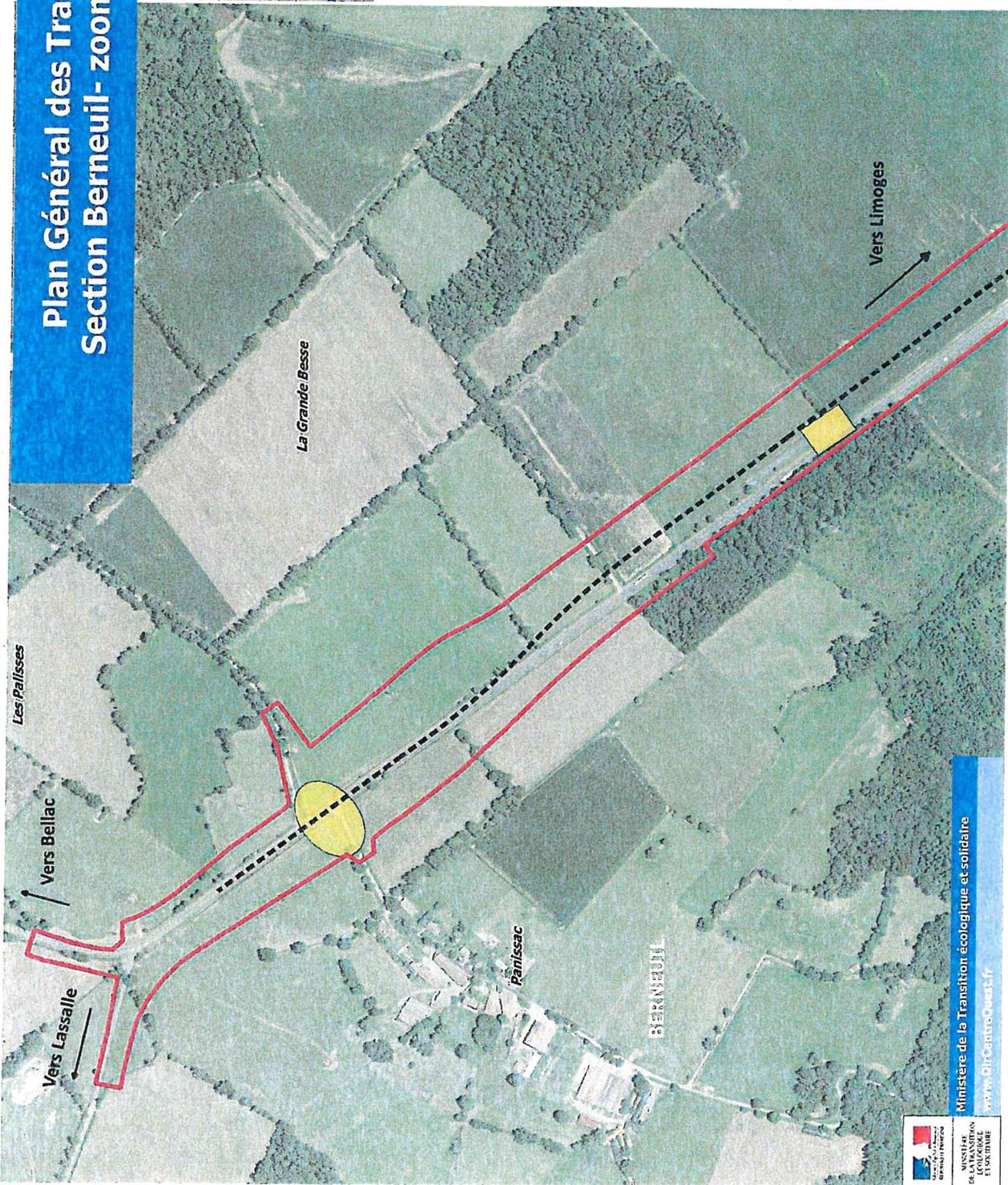
Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Vienne, le directeur interdépartemental des routes Centre-Ouest (DIRCO), les maires des communes de Berneuil et Chamborêt, le président de la communauté de communes du Haut Limousin en Marche sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché dans les mairies de Berneuil et Chamborêt, et publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Haute-Vienne.

Fait à Limoges, le 11 AOUT 2022
Le préfet de la Haute-Vienne,

Seymour MORSY

L'arrêté et ses annexes sont consultables auprès de la direction interdépartementale des routes du centre-ouest (adresse physique : 15, place Jourdan 87000 Limoges), ainsi qu'à la préfecture de la Haute-Vienne.

Plan Général des Travaux Section Berneuil- zoom Nord



- Bande DUP
- - - Créneau de dépassement
- Rétablissement d'accès
- Carrefour à aménager



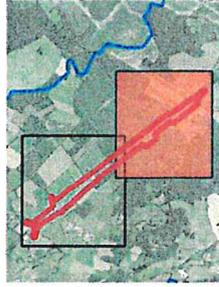
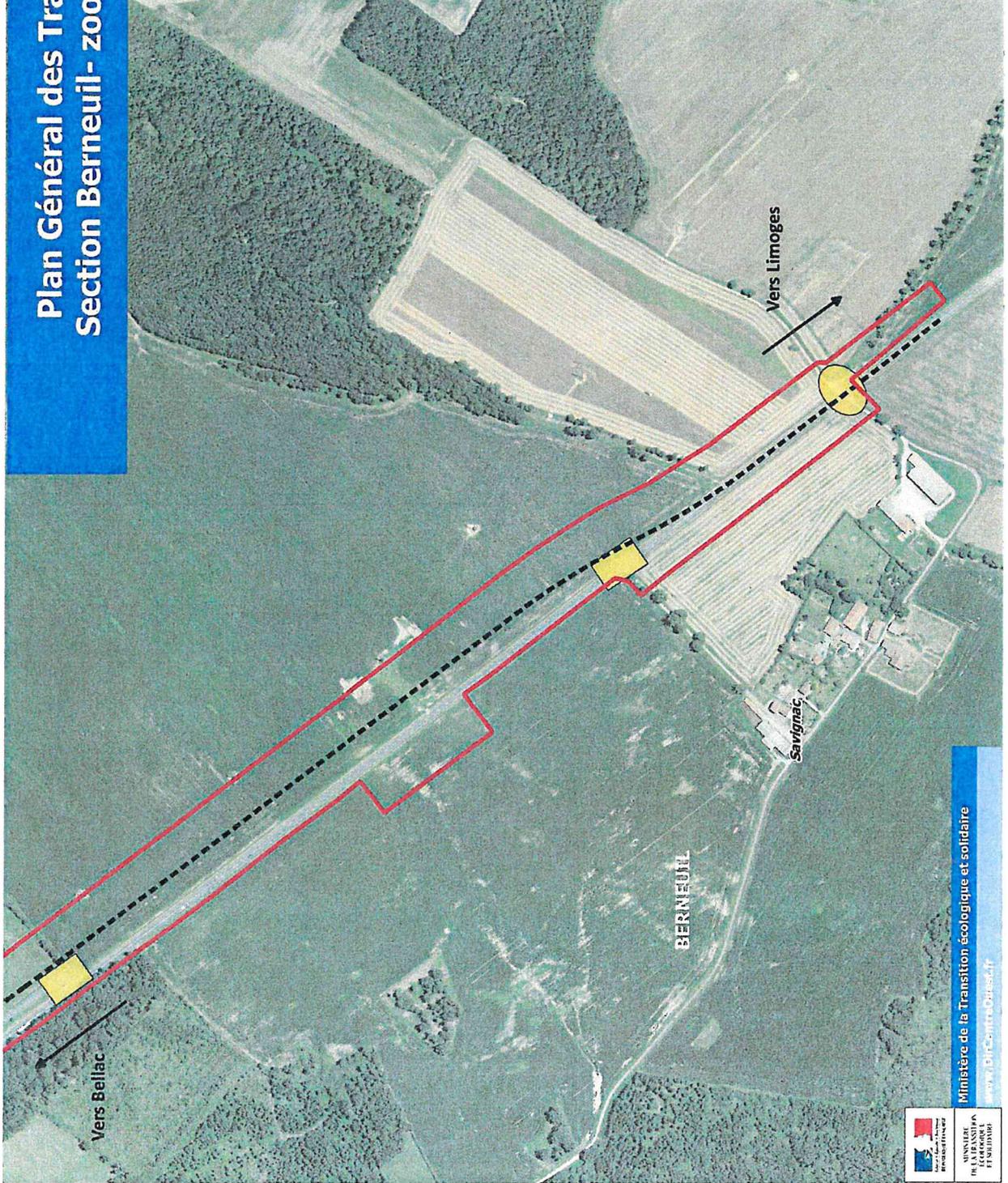
Fonds : ORTHOPHOTO



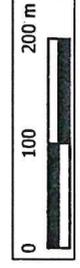
Ministère de la Transition
écologique et solidaire
www.Direc3ntr3Ouest.fr

Vu pour être annexé à l'arrêté n° 2021-90
du 11 août 2021

Plan Général des Travaux Section Berneuil- zoom Sud



-  Bande DUP
-  Créneau de dépassement
-  Rétablissement d'accès
-  Carrefour à aménager



Fond : ORTHOPHOTO

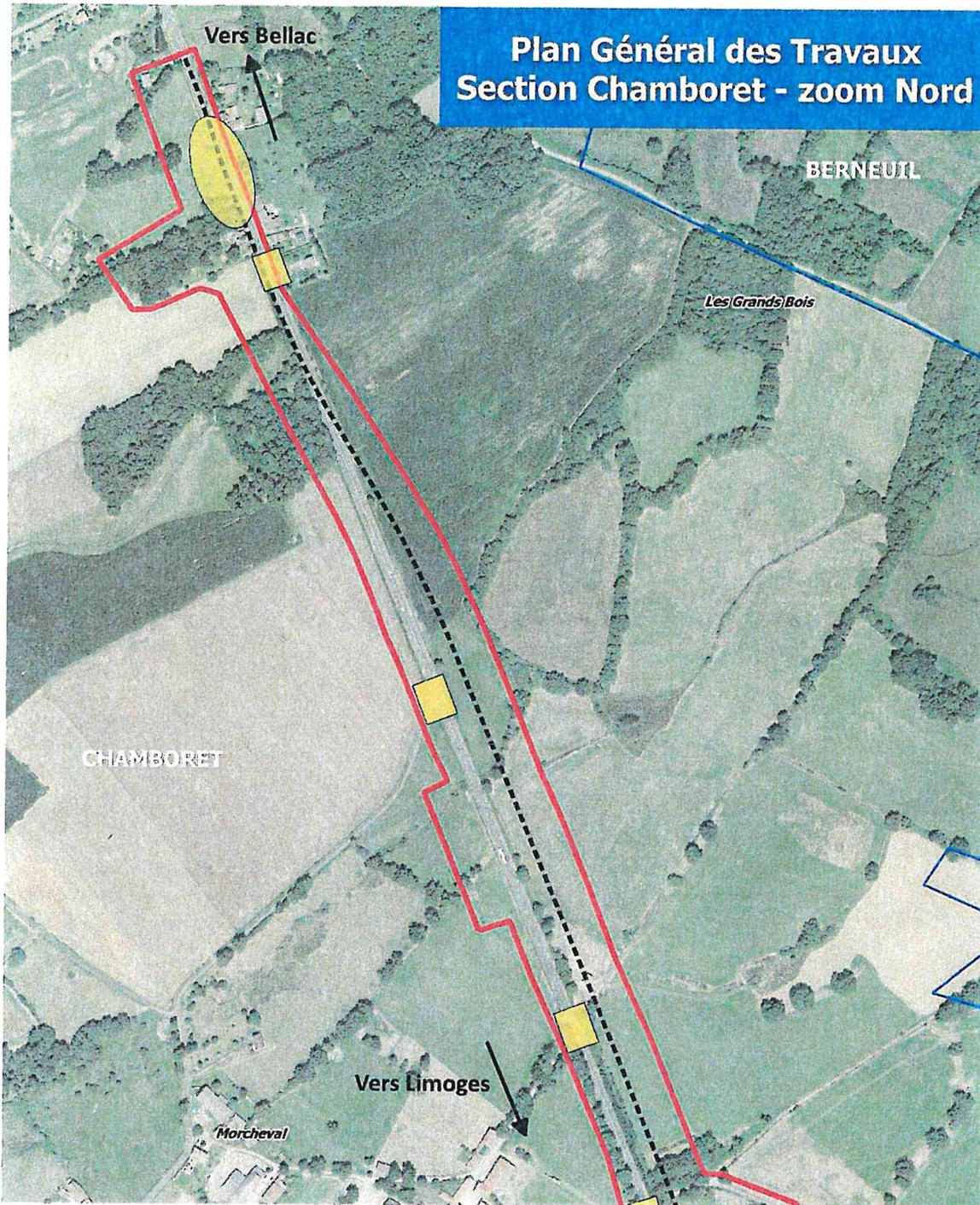



LE MINISTRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET
SOLIDAIRE

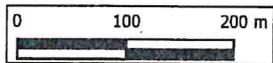
Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.dir-contra-dal.sect.fr

Plan Général des Travaux Section Chamboret - zoom Nord

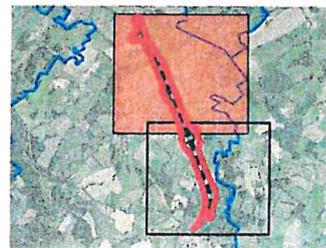


Ministère de la Transition écologique et solidaire
www.DireccteDreaf.fr

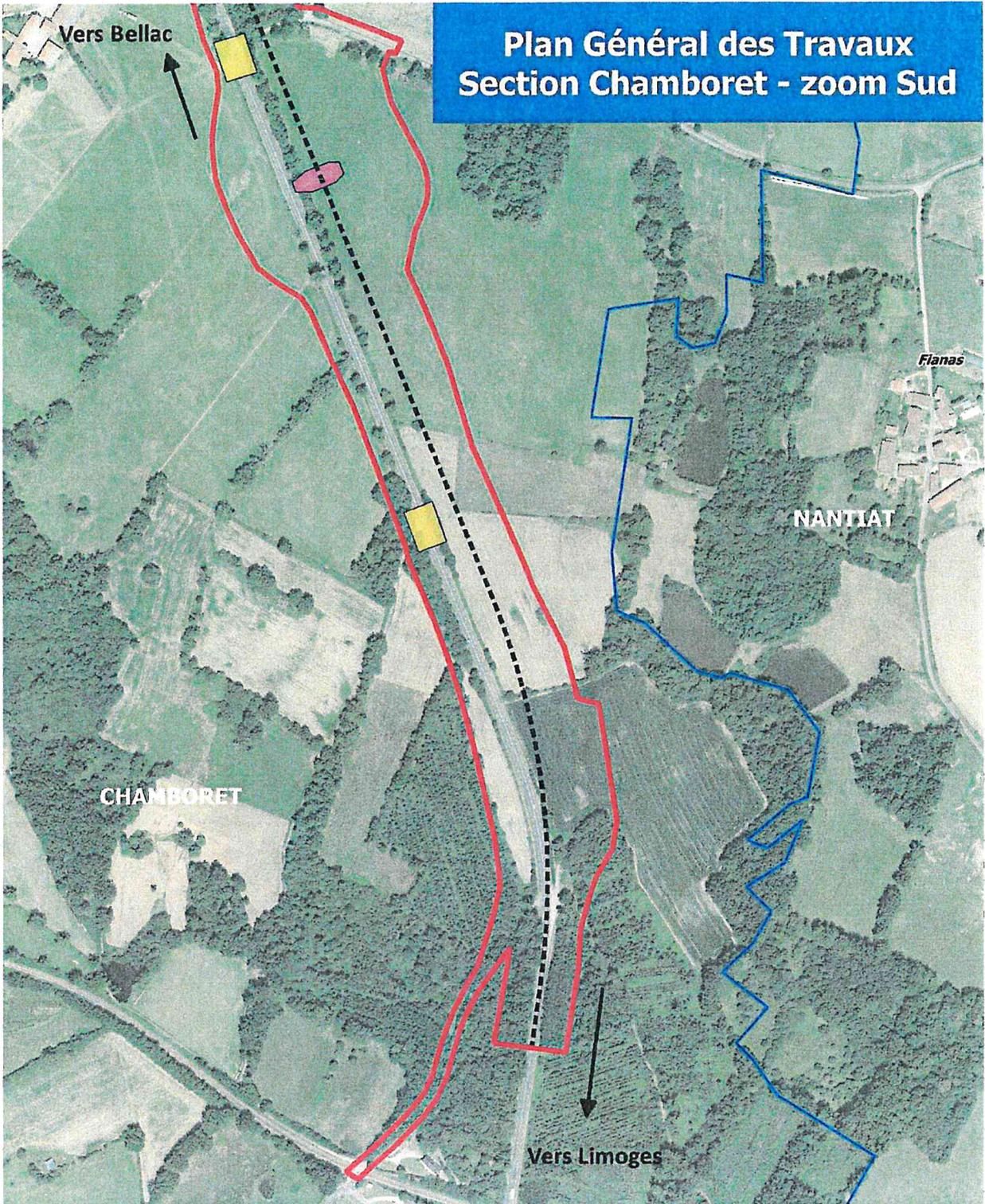


Fond : ORTHOPHOTO

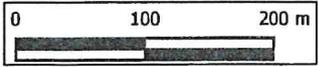
- Bande DUP
- - - Créneau de dépassement
- Rétablissement d'accès
- Carrefour à aménager
- - - Limite communale



Plan Général des Travaux Section Chamboret - zoom Sud

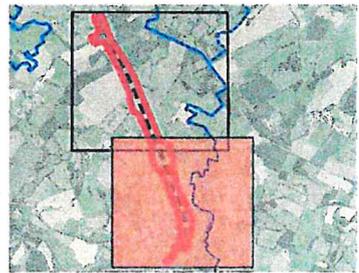


Ministère de la Transition écologique et solidaire
www.DrCentreOuest.fr



Fond : ORTHOPHOTO

- Bande DUP
- Créneau de dépassement
- Rétablissement d'accès
- Ouvrage d'art
- Limite communale



Annexe 2

Vu pour être annexé à l'arrêté n° 2021-90

du 11 août 2021

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux pour le projet de création de deux créneaux de dépassement sur la RN 147 sur le territoire des communes de Chamborêt et de Berneuil, classant au statut de route nationale le nouvel aménagement, déclassant la voirie nationale et reclassant dans la voirie communale de Berneuil et Chamborêt, la section de l'ancien tracé de la RN147 et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin

(Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

À cet égard il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la *direction interdépartementale des routes du centre-ouest (adresse physique : 15, place Jourdan 87000 Limoges)*

1. Présentation de l'opération routière

Le projet de réalisation de deux créneaux de dépassement sur la RN 147 au nord de Limoges sur les communes de Chamborêt et de Berneuil s'inscrit dans la continuité des aménagements de l'axe RN147 entre Limoges et Poitiers et vise en particulier à améliorer les conditions de déplacement et la sécurité routière des usagers entre Limoges et Bellac et à désenclaver le territoire.

Cette opération est inscrite au Contrat de Plan État-Région 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022, de la région Nouvelle-Aquitaine, pour un montant de 14 M€, comprenant les dépenses d'études, d'acquisitions foncières et de travaux et qui sont répartis de la façon suivante :

- 4,5 M€ part État (32,14 %).
- 3,2 M€ part Région Nouvelle-Aquitaine (22,86 %).
- 6,3 M€ part Département de la Haute-Vienne (45 %).

Les deux futures infrastructures seront deux routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées avec un terre-plein central. Conçues en tracé neuf, elles seront longues d'environ 1,75 km pour Chamborêt et 1,55 Km pour Berneuil.

Le projet sur la commune de Chamborêt intègre en particulier la réalisation d'un ouvrage d'art mixte (passage inférieur) qui servira de passage agricole et à la moyenne faune.

Le projet sur la commune de Berneuil ne comporte aucun ouvrage d'art.

Enfin, les nouvelles infrastructures auront le statut de route nationale. Certains types de véhicules d'usagers lents ou fragiles seront par ailleurs interdits de circulation sur les nouvelles infrastructures afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la route ; la RN 147 existante, qui sera déclassée dans le domaine public routier communal, pourra

servir d'itinéraire de substitution à ces usagers. Un arrêté préfectoral viendra, préalablement à la mise en service des deux créneaux de dépassement, préciser ces interdictions, dans le respect des engagements pris par l'État dans le cadre de l'enquête publique qui s'est tenue du 22 mars 2021 au 23 avril 2021.

2. Caractère d'utilité publique

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.
- Mise aux normes environnementales des deux secteurs par des aménagements de traitement des eaux avec la réalisation d'ouvrages de collecte et de traitement des eaux de la plateforme routière afin de préserver les milieux existant sur le périmètre du projet (Natura 2000), rétablissement de corridors écologiques perturbés par l'actuelle RN 147,
- Éloignement de la RN de certains secteurs bâtis existants.

Les études socio-économiques menées établissent que le bénéfice actualisé par euro dépensé à la date présumée de mise en service, dans le scénario d'une vitesse maximale autorisée de 110 km/h pour la section courante et d'une vitesse réduite à 80 km/h au droit des raccordements, est de 0,7 euros et la valeur actuelle nette d'au moins 9,9 M€.

Ce projet apparaît donc rentables d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 22 mars 2021 au 23 avril 2021; conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du Code de l'environnement. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin, et sur le classement au statut de route nationale le nouvel aménagement, le déclassement de la voirie nationale et le reclassement dans la voirie communale de Berneuil et Chamborêt, de la section de l'ancien tracé de la RN147.

Dans ses conclusions motivées en date du 20 mai 2021, le commissaire enquêteur a émis :

- un avis favorable assorti de quatre recommandations pour la déclaration d'utilité publique du projet ;
- un avis favorable assorti d'une recommandation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- un avis favorable assorti d'une recommandation sur les classements et déclassements de voiries .

Première recommandation du commissaire enquêteur :

« En phase d'affinage du positionnement définitif des deux créneaux, il me paraît judicieux de faire en sorte que la distance entre l'actuelle RN147 et le futur tracé des 2 créneaux soit réduit au maximum, bien sûr le plus souvent possible, pour réduire au maximum l'impact sur les terres agricoles.

Il me semble judicieux de renforcer la sécurité des circulations en sortie de créneaux en positionnant sur la route des bandes rugueuses, bien sûr si cela est légalement possible, contraignant plus encore que la seule et indispensable signalisation les automobilistes à réduire leur vitesse dans ces zones plus dangereuses. Cela me paraît concerner surtout la sortie de créneaux avant le virage de LASSALE (sens Limoges – Poitiers) où la vitesse est limitée à 70 km/h et la sortie de créneau avant l'entrée dans le bourg de BERNEUIL (sens Poitiers – Limoges) où la vitesse est limitée à 50 km/h.

Même s'il est situé en dehors du créneau de dépassement, il me semble important de renforcer la sécurité sur le chemin de randonnée croisant la RN147 à BERNEUIL (chemin de la Vallée du Vincou) par la pose sur le chemin de part et d'autre de la RN147 de deux panneaux rappelant le danger.

Que soit poursuivi la concertation avec les personnes impactées et notamment les agriculteurs pour déterminer avec eux le meilleur choix possible pour ces équipements et impactant le moins possible leurs exploitations agricoles. »

a) Dans le cadre de son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, le maître d'ouvrage s'est engagé à rechercher une distance de 15 mètres de bord de chaussée à bord de chaussée (comparativement à la moyenne de 20/22 mètres initiale) entre la RN actuelle et le futur créneau. En première analyse, le maître d'ouvrage estime qu'il est possible de rapprocher le créneau de Berneuil d'environ 6 mètres de la RN actuelle et celui de Chamborêt d'environ 2 mètres, ce qui se traduirait, pour les espaces agricoles, par une diminution des emprises consommées d'environ 14 000 m² pour le créneau de Berneuil et 3 000 m² pour le créneau de Chamborêt. Cette analyse sera poursuivie dans le cadre des études de conception détaillée. Le cas échéant, le maître d'ouvrage modifiera le projet et en rendra compte dans le futur dossier de demande d'autorisation environnementale du projet.

b) Il convient de rappeler :

- que les créneaux ont été conçus de telle manière qu'entre la dernière flèche de rabattement des créneaux et les secteurs à limitation de vitesse 80 km/h ou 70 km/h, la distance est suffisante pour qu'un véhicule sans action du frein atteigne la vitesse réglementaire par simple effet de la résistance à l'air,
- que la zone des virages de Lassale est limitée à 80 Km/h et non 70 km/h comme indiqué dans le rapport du commissaire enquêteur
- que les zones signalées par le commissaire enquêteur sont situées bien au-delà des panneaux annonçant les limitations à 80 Km/h ou 50 km/h

Par ailleurs, les conditions d'emploi des bandes rugueuses sont définies par la « Note d'information – juillet 1986 – SETRA – Les bandes rugueuses » qui indique que :

- leur emploi est réservé aux infrastructures existantes et non aux infrastructures nouvelles ;
- elles ne doivent pas être implantées à moins de 100 mètres des habitations pour réduire les impacts acoustiques sur les riverains ;
- elles ne peuvent, pour des raisons de sécurité, être implantées en courbe (ce qui serait le cas avant le Châtain, à la fin du créneau de Chamborêt).

Pour ces différentes raisons, le maître d'ouvrage considère que le projet répond à toutes les conditions de sécurité et ne retient pas le principe des bandes rugueuses. Il s'engage toutefois à :

- implanter des bandes d'alerte visuelle blanches (donc non rugueuses) similaires à celles existantes en arrivant sur le giratoire RN147/RD675 sur la déviation de Bellac aux extrémités des deux créneaux ;
- à réaliser, en plus d'un bilan sur l'accidentalité, un bilan des vitesses moyennes en extrémité de créneau au bout de 6 mois et à rendre public ce bilan sur le site de la Préfecture de la Haute-Vienne ;
- en fonction des conclusions de ces bilans, à étudier et mettre en œuvre toute mesure correctrice visant à améliorer les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers de la route.

c) Le maître d'ouvrage sollicitera l'avis du conseil départemental de la Haute-Vienne dans le cadre de son plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) afin de définir de manière concertée les mesures, en particulier de signalisation, permettant de garantir la sécurité des randonneurs .

d) Tout au long des études de conception détaillée, le maître d'ouvrage poursuivra la concertation avec le public et en particulier avec les riverains et propriétaires impactés par le projet ainsi qu'avec les agriculteurs exploitant les parcelles agricoles concernés par le projet afin de réduire autant que possible les impacts engendrés par le projet, tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

Deuxième recommandation : *« Par unification des documents d'urbanisme notamment entre le PLU de CHAMBORET et le projet de PLUI de la communauté des communes du HAUT LIMOUSIN EN MARCHE, et puisque la bande d'inconstructibilité de 100 mètres ou 75 mètres pour les axes routiers situés hors agglomération et classés à grande circulation est une disposition légale prévue dans le Code de l'Urbanisme (article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme), je propose de supprimer cette disposition du PLU de la commune de CHAMBORET. »*

La mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, éventuellement intercommunal, est régie par les articles L,153-54 et suivants du code de l'urbanisme. Pour une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, cette procédure n'est nécessaire que dans le cas où le projet n'est pas compatible avec les dispositions du PLU considéré. Elle n'a ainsi pour vocation qu'à modifier les dispositions du PLU incompatibles avec la réalisation du projet, et seulement celles-ci. La simplification proposée par le commissaire enquêteur n'entrant pas dans ce cadre, le maître d'ouvrage ne l'intégrera pas dans la procédure de mise en compatibilité du PLU de la commune de Chamborêt avec la réalisation du projet. Toutefois, il transmettra cette proposition à la commune concernée qui pourra, si elle le souhaite, la mettre en œuvre dans le cadre d'une révision ou d'une modification ultérieure de son PLU.

Troisième recommandation : *« Ces dispositions de classement / déclassement doivent au préalable être accompagnées d'un examen préalable par les parties concernées et d'un audit sur l'état des voies concernées, sur les conséquences financières pour les communes de ces transferts afin qu'ils se fassent dans des bonnes conditions notamment d'état pour ne pas faire peser sur les finances communales des charges trop importantes survenant trop rapidement. »*

Le maître d'ouvrage réalisera un diagnostic des différentes voiries concernées par les procédures de classement et de déclassement. Ce diagnostic servira de support aux discussions qui auront lieu avec les différentes communes concernées en vue d'aboutir à un accord qui prendra la forme d'une convention de financement des remises à niveau des voiries. Pour mémoire, les collectivités se sont exprimées sur ce sujet dans le cadre du recueil de l'avis des collectivités (pièce J du dossier de DUP).

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 kCO₂ eq (CO₂, CH₄ et N₂O réunis) en 2043 soit 221 kCO₂ eq de plus que sans le projet à la même période. Le CO₂ 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

Forêt

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 m³, tandis que les volumes de remblais sont estimés à 30 000 m³.

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.

Annexe n° 4

4.1 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme Commune de CHAMBORET

Les dispositions proposées pour assurer cette mise en compatibilité sont présentées dans les paragraphes suivants. Elles concernent une évolution du règlement de la zone A afin de permettre la réalisation du présent projet.

1 - EVOLUTION DU RÈGLEMENT DE LA ZONE A

Les évolutions du règlement portent sur la modification du règlement de la zone concernée par le projet et pour laquelle ce dernier est incompatible, à savoir la zone A.

OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES

En zone A, sont admis sous réserves :

- Les habitations nécessaires à l'activité agricole,
- Les constructions nécessaires à l'exploitation agricole,
- Les constructions nécessaires au stockage ou à l'entretien de matériel agricole par les Coopératives d'Utilisation de Matériel Agricole (CUMA),
- L'adaptation, la réfection ou l'extension des bâtiments existants nécessaires à l'activité agricole,
- L'extension des constructions d'habitation principales,
- Le changement de destination des bâtiments agricoles identifiés dans le document graphique du règlement au titre de l'article L151-11 du code de l'urbanisme,
- Les annexes des constructions principales,
- La construction de piscine est autorisée,
- Les dispositions relatives aux annexes et piscines ne sont applicables qu'une seule fois à compter de l'approbation du présent PLU.
- La reconstruction d'un bâtiment détruit après sinistre dans le respect des dispositions de l'article L 111-3 du code de l'urbanisme,
- La sous destination « locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés » à condition qu'ils ne modifient pas l'aspect extérieur de la zone et que toutes précautions soient prises pour assurer la bonne intégration dans le paysage et l'économie des terres exploitées,
- **Les ouvrages, constructions, installations et dépôts liés à la réalisation de créneaux de dépassement sur la RN147, y compris les affouillements et exhaussements.**

2 - ÉVOLUTION DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE DE 75 M

À la suite du déclassement de la RN147 en route communale sur sa portion devenant itinéraire de substitution, il n'y a plus lieu d'avoir une bande d'inconstructibilité.

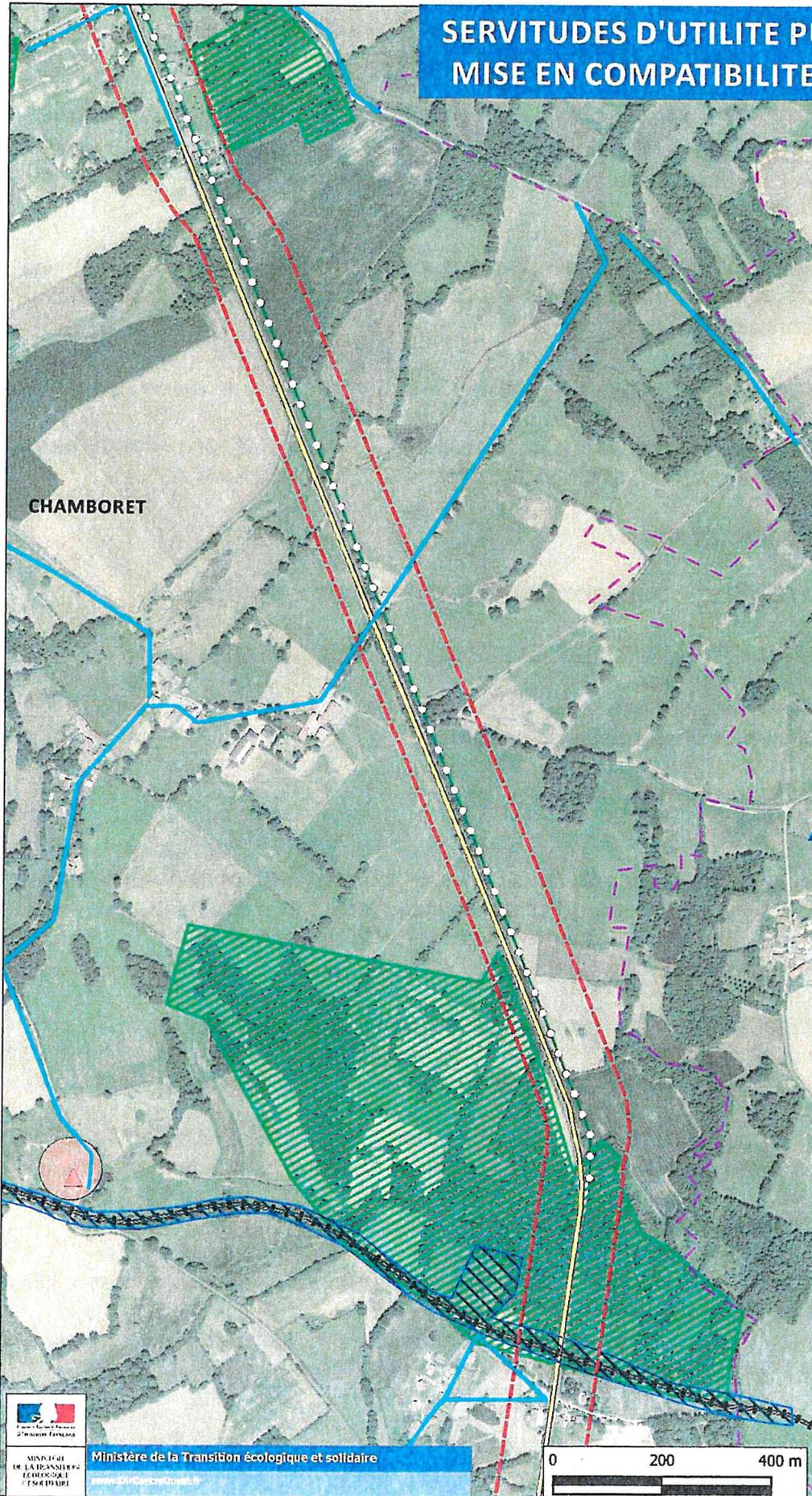
Inversement, le tronçon mis à 2x2 voies nécessite la mise en place d'une bande inconstructible (toujours de 75 m).

Ainsi, la mise en compatibilité porte sur deux aspects :

- Le retrait de la bande inconstructible de 75 m de part et d'autre de la RN147 sur sa portion déclassée en route communale ;
- La mise en place d'une bande d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre de la RN147 au niveau de sa portion mise à 2x2 voies.

La figure suivante présente les servitudes d'utilité publique s'appliquant sur la section de Chamborêt après mise en compatibilité du PLU.

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE APRES MISE EN COMPATIBILITE - CHAMBORET



CHAMBORET

- RN147
- Limites communales
- Vole ferrée
- T1 - Servitudes relatives aux chemins de fer Emprise SNCF
- Archéologie**
 - Site ponctuel
 - Site étendu
- Règlementation boisements**
 - Boisements libres
- Servitudes linéaires**
 - Bande Inconstructible de 75 m de part et d'autre de l'axe de la vole (article L111-6)
 - Servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques
 - Canalisation Eau potable
- Protection eau potable**
 - Captages



Ministère de la Transition écologique et solidaire
www.DDTCCoqub.fr



Fond : © IGN - PARIS
Source : PLU Chamborêt

4.2 Mise en compatibilité du futur plan local d'urbanisme intercommunale du HAUT-LIMOUSIN EN MARCHÉ

Le territoire de Berneuil sera prochainement régi par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Haut- Limousin (PLUi) à date de son approbation. A ce jour, le projet de PLUi a été arrêté le 8 novembre 2018.

Les dispositions proposées pour assurer cette mise en compatibilité sont présentées dans les paragraphes suivants. Elles concernent une évolution du règlement des zones A et N afin de permettre la réalisation du présent projet.

ÉVOLUTION DU RÈGLEMENT DES ZONES A ET N

Les évolutions du règlement portent sur la modification du règlement des zones concernées par le projet et pour laquelle ce dernier est incompatible, à savoir les zones A et N.

1- Règlement modifié de la zone A

CHAPITRE 1 : DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGES DES SOLS

Interdiction d'usages, d'affectations des sols, des constructions et des activités

Les destinations suivantes sont interdites :

- Les commerces et activités de service ;
- Les autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire.

Les sous-destinations suivantes sont interdites :

- Les exploitations forestières ;
- Les hébergements ;
- Les locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, les salles d'arts et de spectacle, les équipements sportifs et les autres équipements recevant du public ;
- Autres équipements recevant du public.

Limitations d'usages, d'affectations des sols, des constructions et des activités

- Les constructions et installations des exploitations agricoles à condition de ne pas engendrer de risques incompatibles avec le caractère résidentiel des zones urbaines et à urbaniser adjacentes ;
- Les nouvelles constructions d'habitations aux conditions d'être nécessaires à une exploitation agricole et d'être construites sur le site d'exploitation, ainsi que leurs annexes et extensions ;
- Les annexes et extensions des habitations existantes sur une même unité foncière ;
- Le changement de destination des bâtiments identifiés aux documents graphiques ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition d'être liées à une exploitation agricole ou à un équipement d'intérêt collectif ;
- **Les ouvrages, constructions, installations et dépôts liés à la réalisation de créneaux de dépassement sur la RN147, y compris les affouillements et exhaussements**

2 - Règlement modifié de la zone N

CHAPITRE 1 : DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGES DES SOLS

Interdiction d'usages, d'affectations des sols, des constructions et des activités

Les destinations suivantes sont interdites :

- Les commerces et activités de service
- Les autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire.

Les sous-destinations suivantes sont interdites :

- Les exploitations forestières.
- Les hébergements.
- Les locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, les salles d'arts et de spectacle, les équipements sportifs et les autres équipements recevant du public ;
- Autres équipements recevant du public.

Limitations d'usages, d'affectations des sols, des constructions et des activités

- Les constructions et installations des exploitations agricoles à condition de ne pas engendrer de risques incompatibles avec le caractère résidentiel des zones urbaines et à urbaniser adjacentes ;
- Les nouvelles constructions d'habitations aux conditions d'être nécessaires à une exploitation agricole et d'être construites sur le site d'exploitation, ainsi que leurs annexes et extensions ;
- Les annexes et extensions des habitations existantes sur une même unité foncière ;
- Le changement de destination des bâtiments identifiés aux documents graphiques ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition d'être liées à une exploitation agricole ou à un équipement d'intérêt collectif ;
- **Les ouvrages, constructions, installations et dépôts liés à la réalisation de créneaux de dépassement sur la RN147, y compris les affouillements et exhaussements.**

